POSTARCHIV

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE
ZUM
AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

ACHTUNDZWANZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1900.
GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Inhalts-Verzeichnifs.*)

I. Weltpostverein und Internationaler Telegraphenverein.

II. Postwesen.

A. Einzel-Postverwaltungen.

1. Deutsches Reich.

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

B. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Postwesens.

III. Telegraphie.

A. Technik und Betriebseinrichtungen.

B. Verwaltung.

1. Deutsches Reich.

2. Belgien.

3. Dänemark.

4. England.

5. Frankreich.

6. Italien.

7. Luxemburg.

8. Oesterreich-Ungarn.

9. Rufsland.

10. Aufsereuropäische Länder.

C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens und der Elektrizität.

IV. Eisenbahnwesen.

V. Schiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

VI. Volkswirthschaft. Staatswissenschaften.

VII. Geographie und Völkerkunde.

VIII. Aufsätze und Mittheilungen vermischten Inhalts.

IX. Nachrufe.

X. Literatur.



BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 1. BERLIN, JANUAR. **1900.**

Hierbei ein Ergänzungsheft, enthaltend den **„Entwurf einer Fernsprechgebühren-Ordnung in zweiter und dritter Lesung im Reichstage".**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

1. An der Jahrhundertwende.

Das 19. Jahrhundert hat seinen Lauf vollendet, ein neues Jahrhundert steigt aus dem Schoofse der Zeiten auf!

Auf geistiger Höhe stand die Welt am Ende des 18. Jahrhunderts da, aber das materielle Leben der Völker war gegenüber den Fortschritten auf geistigem Gebiet in der Entwickelung zurückgeblieben; die Kenntnifs der in der Natur vorhandenen Kräfte befand sich beinahe noch auf dem kindlichen Standpunkte weit zurückliegender Zeiten; Gewerbe, Handel und Verkehr seufzten unter dem Drucke einer einseitigen, engherzigen Gesetzgebung und waren durch starre, veraltete Formen in der freien Bewegung behindert. Auch die Mittel des Verkehrs waren nicht weit über den Zustand vergangener Jahrhunderte hinausgekommen, die Kraft der Muskeln von Mensch und Thier auf dem Lande, des Windes auf dem Wasser bildeten die alleinigen bewegenden Kräfte; den Verkehrswegen wurde nur geringe Pflege zugewendet; den ökonomischen Werth der Schnelligkeit hatte man kaum erst zu schätzen begonnen.

Das 19. Jahrhundert hat glänzend nachgeholt, was in den früheren versäumt war.

Der menschliche Geist hat es verstanden, zwei wichtige Naturkräfte, die Dampfkraft und die Elektrizität, zu entfesseln, nach seinem Willen sie zu lenken, zu leiten und sich dienstbar zu machen.

Zwar gehört die Erfindung der Dampfmaschine dem vorhergegangenen Jahrhundert an, dem 19. Jahrhundert aber blieb es vorbehalten, sie mehr und mehr zur Verwendung in allen Zweigen der gewerblichen Thätigkeit zu bringen, so dafs es heute kaum ein Gebiet derselben giebt, wo sie nicht mit hohem Vortheile benutzt würde. Dadurch ist nicht nur eine aufserordentliche Erleichterung, sondern auch eine grofsartige Vermehrung, Verbesserung und Verbilligung aller Industrieerzeugnisse eingetreten.

Die Verwendung des Dampfes als bewegende Kraft hat eine völlige Umgestaltung des Verkehrswesens hervorgerufen. Mit einer früher unbekannten Schnelligkeit und Sicherheit führen Eisenbahnen und Dampfschiffe Personen, Güter und Nachrichten von einem Theile der Welt zum anderen und bilden vermöge dieser Eigenschaften die vollkommensten Verkehrsmittel, welche je eine Zeit besessen hat. Ein dichtes Netz von Eisenbahnen überspannt die Welt, kein Hindernifs war stark genug, den Siegeslauf des Dampfwagens aufzuhalten; er klettert ebensowohl über die Berge hinweg, wie der menschliche Geist ihm den Weg durch diese hindurch zu bahnen gewufst hat. Die Hochstrafsen des Ozeans sind von einer gewaltigen, immer mehr anwachsenden Dampferflotte belebt, welche den Austausch der Erzeugnisse der verschiedenen Zonen vermittelt. Theile einzelner Länder, ja selbst ganze Erdtheile sind durch Wasserstrafsen von einander getrennt worden, um den Weg der Schiffe abzukürzen, so scheinbar die Menschen trennend, in Wirklichkeit aber sie nur enger mit einander verbindend.

Die Elektrizität hat der Welt ein ganz neues Verkehrsmittel gegeben. Zeit und Entfernung sind bei der Beförderung von Nachrichten überwunden, seit der elektrische Strom gestattet, in die Ferne nicht nur zu schreiben, sondern selbst zu sprechen. Ueber und unter der Erde, wie auf dem Grunde der Meere laufen die metallenen Fäden, welche die Gedanken von Land zu Land, von Erdtheil zu Erdtheil leiten.

Auf dem Gebiete der Beförderung von Personen und Sachen hat sich die Elektrizität in erfolgreichen Wettbewerb mit Dampf und Pferd gestellt.

Die gewaltigen Wirkungen der erleichterten Productionsweise und der Verbesserungen der Verkehrsmittel sind gesteigert durch die Beseitigung der Schranken, welche der freien Entwickelung des Ganzen wie der vollen Entfaltung der Kräfte und Fähigkeiten des Einzelnen hindernd entgegenstanden. Verkehrsfreiheit heifst der diesem Zwecke dienende Grundsatz einer weisen, einsichtsvollen Gesetzgebung. Unter ihrem Einflusse hat die Post grofsartige Verkehrsverbesserungen und Erleichterungen einführen können und hat so ihre Stellung als die älteste, populärste, in alle Volkskreise eindringende Verkehrsanstalt nicht nur zu bewahren, sondern noch zu heben vermocht. Durch die Aufnahme neuer und die Ausdehnung der alten Betriebszweige erweitert, ist der Postverkehr riesenhaft angewachsen. Insbesondere hat auch der Verkehr der Nationen unter einander, durch das frühere System eher erschwert als begünstigt, mehr und mehr an Umfang und Bedeutung zugenommen. Dem hierdurch hervorgerufenen Bedürfnisse nach thunlichster Erleichterung des Verkehrs sind die grofsen Weltverkehrsvereine, an ihrer Spitze als vollkommenster der Weltpostverein, entsprungen, die in ihrer Gesammtheit ein erhabenes Beispiel

der Vereinigung aller Culturvölker der Erde zu einem gemeinsamen Werke des Friedens und der Wohlfahrt bilden.

Alle diese Ursachen haben zusammengewirkt, um den ungeheueren Weltverkehr hervorzurufen, dem wir heute uns gegenübersehen. Treffend wie immer, wo es sich um das Erfassen des Geistes der Zeit handelt, hat Kaiser Wilhelm II. mit dem bekannten Worte: »Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs« die Stellung gekennzeichnet, welche der Verkehr im Culturleben unserer Tage einnimmt.

Wahrlich, wenn wir auf diese Erfolge blicken, so kann es uns mit Stolz erfüllen, im 19. Jahrhundert gelebt zu haben!

Doch nicht ruhen und rasten darf die Welt! »Allezeit voran« mufs ihr Losungswort sein! Zweifellos wird das Verkehrswesen im 20. Jahrhundert neue und grofsartige Fortschritte machen und sich, so dürfen wir zuversichtlich hoffen, seinem Vorgänger würdig an die Seite stellen.

Indem wir das neue Jahrhundert begrüfsen, geben wir dem Wunsche Ausdruck, dafs unser theueres deutsches Vaterland, wie es, nach drei siegreichen Feldzügen wieder vereint, machtvoll und aufstrebend heute dasteht, während der nächsten 100 Jahre unter den Segnungen des Friedens einer reichen Fortentwickelung sich erfreuen und das 20. Jahrhundert noch glänzender und glücklicher verlassen möge.

Einen ausführlicheren Aufsatz über die Entwickelung des Verkehrswesens im 19. Jahrhundert behalten wir uns vor, in einer der nächsten Nummern zu bringen.

2. Zum fünfzigjährigen Bestehen der Ober-Postdirectionen.

Der Tag, an dem die elektrische Telegraphie in Preufsen dem allgemeinen Verkehr erschlossen worden ist und dessen fünfzigster Wiederkehr wir unlängst gedacht haben, fällt zeitlich nahe zusammen mit einem zweiten, für die neuzeitige Verkehrsentwickelung Preufsens kaum minder bedeutungsvollen Ereignisse. Es liegt diesmal auf postalischem Gebiet und verkörpert die Gründung der ersten (26) preufsischen Provinzial-Postbehörden, der Ober-Postdirectionen. Wie unser heimathliches modernes Telegraphenwesen in dem 1. October 1849 seinen Geburtstag erkennt, so verdankt die Organisation unseres gegenwärtigen Postwesens, die dessen hohe Blüthe ermöglicht hat, ihr Dasein dem 1. Januar 1850. Er ist der Tag der Wiedergeburt der preufsischen Post nach 200jährigem Bestehen eines Verkehrs-Instituts, das zwar allezeit unter der Fürsorge der preufsischen Könige Tüchtiges geleistet und sich bis zum Tode des grofsen Friedrich sogar eines besonderen Rufes im Ausland erfreut hatte, dessen althergebrachte, streng centralisirte Verwaltungsformen indefs seit Beginn des 19. Jahrhunderts sowohl den wachsenden Forderungen des Verkehrs als dem Bedürfnisse nach einer glatten Abwickelung der Dienstgeschäfte nicht mehr hatten genügen können. Die Einrichtung von Provinzial-Postbehörden schuf in diesen Verhältnissen einen so tiefgehenden Wandel zum Besseren, dafs man die Decentralisirung des preufsischen Postwesens vom Jahre 1850 als die hervorragendste und weitgreifendste Umgestaltung bezeichnen darf, die ihm

seit seiner vom Grofsen Kurfürsten (1649) vollzogenen Verstaatlichung zu Theil geworden ist. Einen Abschlufs hat die Reform auch bei der Neubildung Deutschlands nach den Kriegen von 1866 und von 1870/71 nur scheinbar erfahren. Denn die Aufnahme der damals neu hinzutretenden umfangreichen Landes-Postgebiete vollzog sich, Dank dem schöpferischen Geschicke, mit dem die Ober-Postdirectionen aufgebaut worden waren, ohne jede organische Umformung der leitenden preufsischen Verwaltungsgrundsätze. Das bisher rein postalischen Zwecken dienende Institut der Ober-Postdirectionen erwies sich im Weiteren bei der Verschmelzung der Reichstelegraphie mit der Reichspost im Jahre 1876 nicht minder geeignet und stark genug, um auch die bis dahin von besonderen Telegraphen-Directionen besorgte Provinzial-Verwaltung des Telegraphenwesens innerhalb der Ober-Postdirectionsbezirke mit zu übernehmen und dadurch den gedeihlichen einheitlichen Ausbau beider Verkehrszweige zu sichern.

Der Entstehungsgeschichte der seit 1897 auf 41 angewachsenen Provinzial-Postbehörden, ihrer Entwickelung und bisherigen Wirksamkeit hat das Reichs-Postamt zur Jahrhundertwende ein Erinnerungsblatt in Gestalt einer Denkschrift gewidmet, die unter dem Titel »Zum fünfzigjährigen Bestehen der Ober-Postdirectionen« sich der unseren Lesern bereits bekannten Jubiläumsschrift über die elektrische Telegraphie nach Form und Umfang anschliefst. Sie wird den Verkehrsanstalten in ähnlicher Weise demnächst zugänglich gemacht werden, wie es bei ihrer Schwesterschrift vor Kurzem geschehen ist.

Die postalische Jubiläumsschrift gliedert sich in sechs Abschnitte:

I. Die Zeit bis 1849.

Den Ausgangspunkt bildet dabei das Jahr 1648, in dem der Grofse Kurfürst eine eigene Landespost für seine geeinten kurbrandenburgisch-preufsischen Staaten errichten und einen Hauptpostkurs von Memel bis Cleve organisiren liefs. Kurfürst Friedrich III. gab den Postanstalten im Juni 1700 eine eigene Centralbehörde mit der amtlichen Bezeichnung »General-Postamt«. König Friedrich Wilhelm I. stattete sie 1723 mit angemessenen Befugnissen und dem Verwaltungsapparat einer Oberbehörde aus.

Die erste Abweichung von dem bisher streng durchgeführten Centralisationssystem schuf Friedrich der Grofse (1741) nach der Eroberung Schlesiens, indem er zur Verwaltung des schlesischen Postwesens, das viel zu wünschen übrig liefs, eine vom Berliner General-Postamte nahezu unabhängige Centralbehörde in Breslau einsetzte: die dortige Kriegs- und Domänenkammer. Erst nach 15 Jahren hörte dieses eigenartige Verhältnifs auf. Bevor der König jedoch endgültig die Unterordnung der schlesischen Post unter die Berliner Oberleitung verfügte, versuchte er, das General-Postamt für die Errichtung von Provinzial-Postbehörden zu interessiren, die innerhalb gewisser Grenzen selbständig sein, im Uebrigen aber dem General-Postamt unterstehen sollten. Den Ideen des grofsen Königs war eine Verwirklichung nicht beschieden — ob zum Schaden für das damalige preufsische Postwesen, bleibe dahingestellt.

Nach schlesischem Vorbilde wurden bald darauf das Postwesen in Ostfriesland und von Westpreufsen (von 1746 und 1772 ab) längere Zeit in ziemlicher Unabhängigkeit vom General-Postamte durch besondere Provinzialorgane verwaltet.

Weitere Aenderungen in der Organisation der preufsischen Post brachte die Regierung Friedrich Wilhelms III. Die 1808 unter dem Leiter der Civilverwaltung Preufsens, Staatsminister Freiherrn von Stein, verfafste Instruction für die Ober-Präsidenten sprach diesen Beamten das Recht zu, in dringenden Fällen als ständige Be-

auftragte des General-Postamts mit den Postämtern unmittelbar amtlich zu verkehren. Gleichzeitig wurde den Königlichen Regierungen die »Oeconomie« in grundsätzlichen Fragen übertragen, das Postpersonal des Regierungsbezirks unterstellt, die Untersuchung der Beschwerden des Publikums anvertraut u. A. m. Den Postämtern verblieb die Besorgung der laufenden Dienstgeschäfte. Sie standen dabei unter der Aufsicht eines »Postdirectors«, der als technischer Rath neben dem eigentlichen Postdepartementsrath im Regierungscollegium safs. Diese Form der Decentralisation konnte bei dem ihr innewohnenden Mangel einheitlicher Verwaltung nur von zweifelhaftem Erfolge sein. Unter dem Nachfolger Steins, dem Staatskanzler Freiherrn von Hardenberg, wurde daher auf die energischen Vorstellungen des damaligen Präsidenten des General-Postamts von Seegebarth hin die Einmischung der Regierungen in die Postangelegenheiten wieder aufgehoben. 1817 und 1824 versuchte man zwar von neuem, den Ober-Präsidenten einen gewissen Einflufs auf den Gang des Provinzial-Postdienstes zu gewähren und man ermächtigte durch die (noch jetzt gültige) Dienstanweisung vom 31. Dezember 1825 die Ober-Präsidenten, ihnen zugehende Beschwerden über Gegenstände, die nicht den technischen Postbetriebsdienst betrafen, zu untersuchen. Da die Erledigung dieser Beschwerdesachen jedoch der Postverwaltung vorbehalten blieb, so fehlte jener Ausnahmebestimmung die praktische Bedeutung.

1822 wiederholte sich der Versuch, das Postwesen zu decentralisiren, in anderer Form. Der König berief eine besondere »Commission zur Reorganisation des Postwesens« und überwies ihr eine vom Staatskanzler Hardenberg ausgearbeitete Denkschrift zur Begutachtung. Nach den Ideen des Staatskanzlers sollten die preufsischen Provinzen mit je einer Ober-Postdirection ausgestattet werden. Hardenberg hatte mit dem Reformplane bei der Commission ebenso wenig Erfolg, wie sie selbst mit ihren Berathungen, die über ein Jahr dauerten. Inzwischen waren nach Wiederherstellung geordneter politischer Verhältnisse in Preufsen die auf frühere Zustände und Bedürfnisse zugeschnittenen postalischen Einrichtungen unter dem Einflusse des wachsenden Verkehrs immer mehr der Veraltung anheimgefallen. Das General-Postamt unterhielt damals einen unmittelbaren Geschäftsverkehr bis in alle Einzelheiten mit 10 Postinspectoren, 236 Postämtern, 62 Postverwaltungen und 1 Gesetz-Sammlungs- und Zeitungs-Debits-Comtoir (dem jetzigen Post-Zeitungsamt in Berlin). Die Centralbehörde wurde daher mit einer Masse von Verwaltungsangelegenheiten überschwemmt, die sich ihrer Beschaffenheit nach aus gröfserer Nähe ebenso sicher, jedenfalls aber kürzer und einfacher erledigen liefsen. Unter der Fülle der minder wichtigen Geschäfte des laufenden Dienstes traten die eigentlichen schöpferischen Aufgaben des General-Postamts sichtlich in den Hintergrund. Bei der grofsen Unselbständigkeit der Postämter wurden schwierigere Gegenstände des Dienstes in deren Geschäftskreise nur selten über ihre niedrigsten Stadien hinaus erwogen. Die Beschwerden des Publikums fanden keine gleichmäfsige Beachtung. Auch die Dienstzucht im Inneren hatte sich allmählich, je nach der bei den Postämtern obwaltenden Auffassung, verschieden ausgebildet. Allenthalben griff die Erkenntnifs um sich, dafs die Postanstalten sich zu sehr selbst überlassen blieben und dafs es an kraftvollen, mit angemessenen Verwaltungsbefugnissen ausgestatteten Provinzialorganen fehlte, welche die von Berlin aus nicht mehr zu leistende Einwirkung ersetzten.

II. 1849 bis 1866.

Der Name des General-Postdirectors Schmückert wird allezeit in der Post-

geschichte Preufsens dadurch einen hellen Klang behalten, dafs dieser ausgezeichnete Beamte, durchdrungen von der Nothwendigkeit einer schleunigen Reform, nach dem Tode des General-Postmeisters v. Nagler mit hervorragendem Geschicke die Reorganisation der Postverwaltung in die Wege leitete und sie in mustergültiger Form binnen kurzer Frist vollendete.

Bei der Entscheidung der grundsätzlichen Frage, nach welchem Systeme die Verwaltungsbezirke zu bilden wären, kam in Betracht, dafs eine zu grofse Zerstückelung der Verwaltungsbezirke der Natur des Postwesens zuwider war. Die Vereinigung der vom Ober-Postdirector selbst zu erfüllenden Anforderungen hätte indefs für den Bereich einer Provinz (von durchschnittlich 650 Quadratmeilen) das zulässige Mafs weit überschritten. Es wäre dem Bezirkschef vor Allem nicht gelungen, sich die eigene Kenntnifs der örtlichen Verhältnisse und postdienstlichen Bedürfnisse dauernd zu bewahren und eine so unmittelbare Einwirkung auf die Handhabung des Betriebs geltend zu machen, wie sie als die nothwendigen Grundlagen einer zweckentsprechenden Bezirksverwaltung erstrebt werden mufsten. Hiernach erübrigte nur die Einrichtung kleinerer Geschäftsbezirke für die Ober-Postdirectionen — falls man nicht gar als Hemmnifs verantwortliche Zwischenglieder, wie Kreis-Postämter oder dergl., einschieben wollte — und es lag der Gedanke nahe, die zu bildenden Directionsbezirke mit den Regierungsbezirken in Uebereinstimmung zu bringen.

Der König genehmigte die Ausführung einer dahin zielenden Reform durch Kabinetsordre vom 19. September 1849. Binnen wenigen Monaten wurde jetzt der ganze Verwaltungsorganismus von Grund auf umgeformt; als das Jahr 1849 zu Ende gegangen war, konnten 26 Ober-Postdirectionen ihre Wirksamkeit beginnen. Die Vorsteher der Provinzial-Postbehörden, denen durch Kabinetsordre vom 3. April 1850 der Dienstcharakter »Ober-Postdirector« und der Rang der Ober-Regierungsräthe und Ober-Forstmeister verliehen wurde, leiteten die Verwaltung nach den Grundsätzen des seit 1810 in dem Organismus des General-Postamts eingeführten Büreausystems. Der Verwaltungsapparat hielt sich, den damaligen Bedürfnissen gemäfs, vorerst in bescheidenen Grenzen. Mancher Ober-Postdirector, z. B. in Stralsund, Aachen, Cöslin, entbehrte noch eines Postraths oder »Büreauvorstehers«, wie der Titel bis April 1850 lautete. Nur die wichtigeren Bezirke hatten neben einem Postinspector noch einen Postkassen-Controleur. Von grofsem Einflusse war die Reorganisation auf die Gestaltung des Postkassen- und Rechnungswesens, das übereinstimmende und bei Weitem einfachere Formen erhielt. An Stelle der 236 Einzelrechnungen, die bis zum Jahre 1850 gelegt werden mufsten, bedurfte es jetzt nur noch so vieler Bezirksrechnungen, als Directionsbezirke vorhanden waren. Noch 1850 erschien aufserdem eine im General-Postamte verfafste, 16 Abschnitte zählende Dienstinstruction für die Ober-Postdirectionen, die Vorläuferin der jetzt gültigen Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie. Dafs die Neuorganisation schnell Wurzel fafste, war dem Einflusse dieses Werkes zu nicht geringem Theile zuzuschreiben. Ergänzend wirkte die erfolgreiche Thätigkeit der neu geschaffenen beiden General-Postinspectoren.

Die Wirksamkeit der jungen Provinzialbehörden trat bald erfreulich zu Tage. Der Zustand der Postanstalten wurde klarer, geregelter. Sämmtliche Postverbindungen wurden nach sorgfältiger Prüfung der örtlichen Verhältnisse möglichst zweckmäfsig eingerichtet, die Briefkasten namhaft vermehrt und die bisher nur von 8 zu 8 Tagen ausgeführten Bestellungen der Landorte durch, soweit möglich, tägliche Briefbestellungen ersetzt. Wenn sich diese und andere nützlichen Ein-

richtungen, wie die Eröffnung zahlreicher Postexpeditionen II. Klasse in Dörfern, von Jahr zu Jahr vollkommener ausbildeten, so war der Erfolg nur dem Umstande zuzuschreiben, dafs sich das sachverständige Auge einer Bezirksbehörde hinreichend über jene Bedürfnisse zu unterrichten vermochte.

Bald nach Einrichtung der Ober-Postdirectionen stellte sich die Unmöglichkeit heraus, die Direction für den Regierungsbezirk Merseburg in dem gleichnamigen Orte für die Dauer zu belassen. Das Merseburger Postamt erwies sich zur Unterbringung einer Provinzial-Verwaltung als unzureichend, auch besafs es nur geringe Bedeutung. Um so günstiger lagen die Verhältnisse in dem benachbarten Halle, das schon damals der hervortretende Ort des Regierungsbezirks war. Die Verlegung des Amtssitzes der Direction nach Halle erschien daher nur gerechtfertigt; sie erfolgte am 1. October 1852.

Wie sich die 26 Bezirke damals (Ende 1852) nach ihrer Gröfse u. s. w. gruppirten, veranschaulicht eine der Jubiläumsschrift beigegebene interessante Uebersicht, der wir Folgendes entnehmen: dem Flächenraume nach war der Königsberger Bezirk der erste (mit 408 Quadratmeilen). Ihm folgten Potsdam, Frankfurt (Oder), Posen, Marienwerder, Gumbinnen, Cöslin, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Stettin, Bromberg, Magdeburg (210 Quadratmeilen), Halle, Danzig, Arnsberg, Münster, Trier, Coblenz, Düsseldorf, Minden, Stralsund, Aachen, Cöln, Erfurt (62 Quadratmeilen), Berlin. Gruppirte man die Bezirke dagegen nach der Zahl und Bedeutung ihrer Postanstalten, so ergab sich die Reihenfolge: Düsseldorf (140 Aemter und Expeditionen), Arnsberg, Potsdam, Breslau (95), Magdeburg, Frankfurt, Posen, Liegnitz, Halle (78), Oppeln, Königsberg, Münster, Minden (64), Marienwerder, Coblenz, Trier, Stettin, Cöln (50), Gumbinnen, Erfurt, Bromberg, Aachen, Cöslin, Danzig (30), Berlin (4), Stralsund (24).

Während die vortheilhafte Einrichtung der Provinzial-Postbehörden vom Publikum mehr und mehr gewürdigt wurde, stand mit dieser Erfahrung das Verhalten der Abgeordneten der 2. Kammer ein ganzes Decennium hindurch scheinbar in um so auffallenderem Widerspruche. Insbesondere war es der bekannte Abgeordnete Freiherr von Vincke (Hagen), der den Nutzen der Directionen bezweifelte und sie für ein kostspieliges Unternehmen erklärte. Auf sein unausgesetztes Betreiben hin legte schliefslich (1859) die Kammer der Staatsregierung nahe, »die Zahl der Directionen möglichst auf eine Ober-Postdirection für jede Provinz zu beschränken«. Der eigentliche Grund dieser auffallenden Kritik an wohlerwogenen zeitgemäfsen Mafsnahmen der Regierung war in der Thatsache zu suchen, dafs die Ober-Postdirectionen s. Z. ohne Genehmigung des Abgeordneten-Hauses errichtet worden waren. Das Haus vertrat deshalb den Standpunkt, dafs die einseitig geschaffene Einrichtung so lange Angriffen ausgesetzt bleiben müfste, bis man sich von ihrer Zweckmäfsigkeit vollkommen überzeugt hätte. Dieser Fall trat schliefslich 1860 ein: das Haus billigte die Reform nachträglich und liefs den Vinckeschen Antrag fallen.

III. 1867 bis 1869.

In Folge der politischen Ereignisse des Jahres 1866 traten zum bisherigen preufsischen Bestande 9 Ober-Postdirectionen hinzu. Die beiden ersten waren die in Hannover und Kiel (1. Januar 1867).

Wenn die ganze 698 Quadratmeilen grofse hannoversche Provinz zunächst einer einzigen Bezirksbehörde zugetheilt wurde, so war hierbei hauptsächlich die Absicht mafsgebend, durch Vereinigung der Ueberführungsgeschäfte nicht allein diese selbst zu erleichtern, sondern auch gröfsere Einheitlichkeit und Gleichmäfsigkeit in die neuen Verhältnisse zu bringen.

Nachdem die preufsischen Verwaltungsgrundsätze Fufs gefafst hatten, wurden die Landdrosteien Aurich und Osnabrück der neu errichteten Ober-Postdirection Oldenburg zugelegt, die einen solchen Zuwachs unbedenklich ertragen konnte.

Am 1. Juli 1867 wurde der Taxissche Postbezirk (670 Quadratmeilen mit $3^1/_2$ Millionen Einwohnern und 502 Postanstalten) dem preufsischen Postgebiete angegliedert. Sein Areal wurde, vom thüringischen und lippischen Distrikte sowie von den Taxisschen Postanstalten der Hansestädte abgesehen, in 3 neue Directionsbezirke Cassel, Frankfurt (Main) und Darmstadt aufgetheilt. Das Gebiet der lippischen Fürstenthümer nebst der Grafschaft Schaumburg ging an den Mindener Bezirk, der thüringische Postdistrict an die Erfurter Direction über.

Mit der Herstellung einer einheitlichen Bundes-Postverwaltung traten zu diesen 31 Directionen am 1. Januar 1868 hinzu: eine Direction in Leipzig für das Königreich Sachsen und das Herzogthum Sachsen-Altenburg, je eine solche in Schwerin und Oldenburg für die beiden mecklenburgischen Grofsherzogthümer und für das Grofsherzogthum Oldenburg und eine Direction in Braunschweig für das gleichnamige Herzogthum. In den freien und Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck wurden gleichzeitig Bundes-Ober-Postämter errichtet. Ueber die Organisation und den Umfang der 1866 u. s. w. einverleibten und verschmolzenen Landes-Postinstitute enthält die Denkschrift eine Reihe von Angaben, auf die wir wegen Raummangels hier nicht weiter eingehen können. Die Norddeutsche Postverwaltung umfafste am 1. Januar 1868 ein Gebiet von 7539 Quadratmeilen mit 30,4 Millionen Einwohnern, 35 Ober-Postdirectionen, 3 Ober-Postämtern und 4341 Postanstalten.

Die ungünstige finanzielle Lage, mit der die Bundes-Postverwaltung nach der Beseitigung des dreistufigen Briefportos und der Einführung eines Einheitsportosatzes von 1 Sgr. für den einfachen Brief (1. Januar 1868) zu kämpfen hatte, führte bald zur Verschmelzung der Bezirke Stralsund mit Stettin (1. Juli 1868), Minden mit Münster (1. Juli 1869), wobei die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont an den Casseler Bezirk fielen), und von Bromberg mit Posen (1. Oktober 1869).

Die Wirksamkeit der Bundes-Ober-Postdirectionen war bei der nur kurzen Dauer ihres Bestehens hauptsächlich darauf gerichtet, das General-Postamt bei der Einrichtung und Befestigung des Norddeutschen Postwesens thatkräftig und verständnifsvoll zu unterstützen und namentlich für die Durchführung eines bis in seine kleinsten Theile einheitlich sich abwickelnden Dienstbetriebs zu sorgen. Diese Aufgabe war sehr umfassender Natur, da sich das Postwesen in den einzelnen Staaten Norddeutschlands, den Sonderbedürfnissen jedes Landes Rechnung tragend, ganz verschiedenartig ausgebildet hatte. Beträchtliches war u. A. bei den Landbriefbestell-Einrichtungen nachzuholen, namentlich in den mecklenburgischen Grofsherzogthümern, wo eine Landbriefbestellung noch gar nicht bestand, sowie in der Provinz Hannover und dem ehemaligen Taxisschen Bezirke.

IV. 1870 bis 1871.

Inmitten jener Arbeiten wurde die Norddeutsche Post durch den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges vor Aufgaben von bisher ungekanntem Umfange gestellt. Das dem heimathlichen Postbetriebe durch die Mobilmachung der Armee und der Feldpost entzogene Personal bezifferte sich auf 6000 Köpfe, d. h. auf 14 v. H. des überhaupt vorhandenen Postpersonals. Die Mobilmachung der Feldpostanstalten, wofür planmäfsig eine 14tägige Frist festgesetzt war, wurde von den Ober-Postdirectionen in

Berlin, Königsberg, Stettin, Magdeburg, Posen, Breslau, Münster, Coblenz, Kiel, Hannover, Cassel, Leipzig und Darmstadt so beschleunigt, dafs sämmtliche 60 Feld-Postanstalten bereits 5 Tage vor dem Ablaufe der Frist zum Abmarsche bereit standen. Zu den Feld-Postanstalten, deren Gesammtzahl sich später auf 77 steigerte, gehörten 788 Beamte, Feld-Postschaffner und -Postillone, 869 Pferde und 188 Fahrzeuge. Dessen ungeachtet behielten die Ober-Postdirectionen das Ziel unverrückbar im Auge, dem gewöhnlichen Postverkehre keine der im Frieden bestehenden Verbindungen zu entziehen, keine Postanstalt zu schliefsen und selbst Betriebsbeschränkungen nicht eintreten zu lassen. Nach dem Einrücken der mobilen Feld-Postanstalten in Frankreich (Anfang August) gelang es den Provinzial-Postbehörden bald, ein geordnetes System von Verbindungen herzustellen, das sämmtlichen Orten des Vaterlandes bis auf das kleinste Dorf einen gesicherten, meist täglichen Briefverkehr mit allen Theilen der auf französischem Boden fechtenden Heere verschaffte. So kam es, dafs der tägliche Durchschnittsverkehr von 1870 bis 1871 den im deutsch-österreichischen Feldzuge (1866) bei der Briefpost mit 200 000 Briefen um das Siebenfache, bei den Privatpacketen mit 610800 Stücken sogar um das Sechzehnfache überstieg. Dabei darf nicht die weitere Mehrarbeit vergessen werden, welche der Postverwaltung aus der Anwesenheit von 400 000 französischen Kriegsgefangenen auf deutschem Boden erwachsen ist.

V. 1871 bis 1875.

Am 1. October 1870, d. h. 3 Tage nach der Capitulation Strafsburgs, begann die Ober-Postdirection für das Elsafs in Strafsburg ihre Wirksamkeit. Die Provinzial-Postbehörde für Deutsch-Lothringen wurde am 6. October 1870 in Nancy errichtet und am 31. October nach Metz verlegt.

Am 1. Januar 1871 erfolgte die Vereinigung des Aachener mit dem Cölner Bezirke, die bereits 1852 in Frage gekommen war. Aufserdem wurden zum 1. Juli 1871 einzelne Theile der Landdrosteien Hannover und Hildesheim vom Bezirke Hannover abgezweigt und der Braunschweiger Direction zugewiesen.

Der badische Postbezirk umfafste bei seinem Eintritt in das Reichs-Postgebiet (1. Januar 1872) 496 Postanstalten und 3 Eisenbahn-Postämter. Er machte daher die Einrichtung zweier Ober-Postdirectionen, in Karlsruhe und Konstanz, nothwendig. Für die Wahl von Konstanz war neben der Wichtigkeit der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und der postalischen Beziehungen zwischen Baden und der Schweiz die Lage der Hohenzollernschen Lande entscheidend, die als ein vormals Taxisscher Bezirk bisher zur Frankfurter Direction gehört hatten und die nunmehr, nebst dem hessischen Kreise Wimpfen, zweckmäfsig von Baden aus verwaltet wurden.

Am 1. Januar 1872 trat auch die schon zum 1. October 1869 genehmigte Verschmelzung der in ihrer Bedeutung zurückgegangenen Ober-Postdirection Marienwerder mit der in Danzig ein.

Besonders verwickelte und umfangreiche Formen hatte inzwischen der Geschäftskreis der Leipziger Bezirksbehörde angenommen. Sie umfafste 1871 im Bereiche der Kreisdirectionen Leipzig, Zwickau, Dresden, Bautzen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg 314 Postanstalten; darunter befanden sich 64 Postämter. Kein Directionsbezirk des Reichs-Postgebiets besafs einen gleichen Geschäftsumfang. Nachdem die anfängliche Absicht des Reichskanzlers, den Bautzener Kreis der Ober-Postdirection in Liegnitz zuzuweisen, bei der sächsischen Regierung auf Widerspruch gestofsen war, pflichtete Fürst Bismarck dem vom General-Postdirector Stephan von vornherein gestellten Antrage bei,

den Leipziger Bezirk zu theilen und die Kreisdirectionsbezirke Dresden und Bautzen einer neu zu errichtenden Ober-Postdirection in Dresden (zum 1. Januar 1872) zu überweisen.

Der Geschäftskreis des Ober-Postamts in Hamburg umfafste aufser dem eigenen Postdienstbetriebe die Leitung und Beaufsichtigung des Dienstes bei den im Staatsgebiete der Hansestadt befindlichen 20 Postanstalten. Durch die Beseitigung der bis Ende der 60er Jahre in Hamburg vorhanden gewesenen 6 fremden Postanstalten und durch den grofsen Aufschwung des hamburger Postverkehrs seit 1871 hatte das Ober-Postamt bald so an Bedeutung gewonnen, dafs seine Erweiterung zu einer Ober-Postdirection am 1. April 1873 nöthig wurde. Aus ähnlichen Gründen erfolgte zum 1. Januar 1874 die Umformung des Ober-Postamts in Bremen in eine Direction.

Zu diesen Neueinrichtungen gesellten sich noch folgende territorialen Verschiebungen: 1. die Zuweisung der Postanstalten im Fürstenthume Schaumburg-Lippe — bisher O. P. D. Bezirk Münster —, ferner der Postanstalten in der ehemaligen kurhessischen Grafschaft Schaumburg — bisher O. P. D. Bezirk Cassel — und des Amtsgerichtsbezirks Thedinghausen — bisher O. P. D. Bezirk Braunschweig — an den Bezirk Hannover (1. April 1873); 2. die Zuweisung des Postamts Bockenheim vom Casseler an den Frankfurter Bezirk (1. April 1873); 3. der Uebergang des Kreises Schmalkalden aus dem Casseler an den Erfurter und des Wetzlarer Kreises aus dem Coblenzer an den Frankfurter Bezirk (1. Juli 1874).

Das Reichs-Postgebiet verfügte jetzt über 37 Ober-Postdirectionen.

Die Verschmelzung des Landespostwesens von Elafs-Lothringen und Baden mit der Reichspost stellte in technischer und zum Theil auch in administrativer Beziehung aufsergewöhnliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der betreffenden Directionen; unter der damals centralisirten französischen Postverwaltung fehlte es in Elsafs-Lothringen an höheren Postverwaltungsbehörden. Das französische Beamtenpersonal verweigerte theils der deutschen Verwaltung den Dienst, theils ging es ohne Weiteres nach Frankreich. Auch war der technische Dienst im Allgemeinen noch wenig entwickelt. Die Zahl der vorhandenen Postanstalten und deren Räumlichkeiten reichte eben so wenig aus wie die der Postverbindungen. In Baden war das untere Beamtenpersonal in ganz ungenügender Zahl vorhanden, seine Vorbildung mangelhaft und der Zustand der Diensträume nicht minder besserungsbedürftig.

Im Laufe der 60er Jahre waren die grundlegenden Ideen der Reorganisation von 1849 durch eine Menge centralisirender Sondervorschriften theilweise verwischt worden. Mit dem Amtsantritte Stephans kamen sie wieder zu um so stärkerer Geltung. Schon 1871 nahm der Kreis der Zuständigkeit der Ober-Postdirectionen einen Umfang an, welcher den der Provinzial-Postbehörden in den anderen europäischen Staaten bei Weitem übertraf. Ende 1874 wurden die Bezirkschefs, um sie zu entlasten, ermächtigt, die Erledigung gewisser minder wichtiger Angelegenheiten der Provinzial-Verwaltung den Posträthen selbständig zu übertragen. Diesen höheren Beamten war inzwischen (1. April 1871) in Anerkennung der Bedeutung ihrer amtlichen Stellung der Rang der Räthe IV. Klasse beigelegt worden.

Eine der wichtigsten Aufgaben der nunmehrigen Kaiserlichen Ober-Postdirectionen bestand darin, einen allmählichen Ausgleich in den noch ziemlich empfindlichen Gegensätzen herbeizuführen, die bei der Ausstattung der Städte und der Landorte mit Postanstalten obwalteten. Ein unschätzbares Hülfsmittel erwuchs den Directionen hierbei in der vom General-Postamt 1871 verfügten Einrichtung

der **Postagenturen**. Ihre Zahl stieg aufserordentlich rasch von 567 (1871) auf 2266 im Jahre 1875. In Folge dessen wurde es den Directionen möglich, die **Bestellbezirke** der Landbriefträger zu verkleinern und die Bestellung und Einsammelung der Postsendungen des ländlichen Verkehrs erheblich zu beschleunigen. Die Zahl der **Landbriefträger** wuchs von 8334 (1870) auf 11 405 (1875), die der **Briefkasten** in demselben Zeitraume von 22 391 (darunter 13 973 in Landorten) auf 32 840 (20 263).

1872 regten die Ober-Postdirectionen in Strafsburg (Els.) und Oppeln die Einrichtung der **amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen** an. Noch in demselben Jahre traten 2202 Verkaufsstellen in Thätigkeit. Ihre Zahl vermehrte sich bis 1875 auf 4910.

Die Werth- und Päckereisendungen waren bis 1872 nur innerhalb eines jeden der vier Bezirke, in die das ganze Postgebiet getheilt war, der Bestimmungs-Postanstalt unmittelbar zugeführt worden. Sendungen, die aus einem Bezirk in den anderen übergingen, wurden auf bestimmte Uebergangspunkte geleitet und dort umspedirt. Im April 1872 hob das General-Postamt die vier Kartirungsbezirke auf und schrieb für das gesammte Reichs-Postgebiet die **einheitliche Leitung und Kartirung der Fahrpostsendungen** vor. Die Durchführung dieser Mafsregel nahm die Thätigkeit der Provinzial-Postbehörden lebhaft in Anspruch; weitgehende Veränderungen hatten in dem technischen Expeditionsdienste der Postanstalten und dem der »ambulanten Postbüreaus« Platz zu greifen.

Nicht minder umfangreiche Aufgaben hatten die Directionen im Interesse einer gründlichen **Umformung des Postfuhrwesens** zu erfüllen, das unter den verschiedenen Landes-Postverwaltungen nach sehr abweichenden Grundsätzen verdungen worden war. Nachdem die Directionen das Wesentliche der in den einzelnen nichtpreufsischen Bezirken für das Postfuhrwesen üblich gewesenen Contracte u. s. w. gesichtet und die damit im Laufe der Jahre erzielten Ergebnisse erforscht hatten, war es dem General-Postamte möglich, eine allgemeine Postfuhrordnung und das Muster für einen sachlich und formell gleich zweckentsprechenden Postfuhrvertrag festzustellen (Juni 1870). Beide Normen gelten noch heute als Richtschnur.

Dem Postwesen dienende Personenfuhrwerke waren schon von der Preufsischen Postverwaltung eingerichtet worden. Sie hatten jedoch bei den Erschwernissen, denen der freie Fuhrbetrieb damals unterlag, sich nur bescheiden entwickeln können. Hierin trat von 1871 ab, als ihnen durch das Gesetz über das Postwesen die Befreiung von der Entrichtung der Chausseegelder zugestanden worden war, ein erfreulicher Umschwung ein; es wurde den Ober-Postdirectionen möglich, die Zahl der **Privat-Personenfuhrwerke** vom Jahre 1871 bis 1875 auf mehr als das Vierfache (724) zu erhöhen.

Von 1871 ab kam auch eine regere mitwirkende Thätigkeit der Directionen auf dem Gebiete des **Postbauwesens** in Flufs, das unter der Norddeutschen Postverwaltung mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage in den engsten Grenzen gehalten worden war, nunmehr aber einer ebenso dringenden wie umfassenden Reform bedurfte. Unter Mitwirkung der Ober-Postdirectionen und der ihnen seit 1875 besonders zugetheilten Postbauräthe wurden von 1871 bis Ende 1875 41 Postgrundstücke neu erworben, sodafs deren Gesammtzahl auf 274 stieg.

Mittlerweile hatte das General-Postamt die Lösung einer besonders verwickelten Frage in die Hand genommen: die **Neuregelung der Personalverhältnisse**. Die Menge der überkommenen Beamtenkategorien wies auf eine den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Vereinfachung

des Beamtenwesens, der gesunkene Geldwerth auf eine anderweitige Feststellung der Besoldungsnormen hin. Die Grundzüge der Reformen wurden auf den Anfang 1871 im General-Postamt unter Zuziehung der Mehrzahl der Ober-Postdirectoren abgehaltenen Conferenzen festgelegt. Ihre demnächstige, zumeist den Ober-Postdirectionen anvertraute Durchführung hatte durchweg günstige und erfreuliche Ergebnisse.

Nicht minder erspriefslich erwies sich deren Mitwirkung bei der 1872 auf Grund der Beschlüsse jener Conferenzen vom General-Postamte zunächst versuchsweise angeregten Gründung von Post-Spar- und Vorschufsvereinen. Ende 1875 war die Vereinsthätigkeit in 37 Vereinen für alle Directionsbezirke ins Leben getreten. Es hatten sich vermehrt: die Mitgliederzahl von 12 067 (Ende 1872) auf 20 849, das Vereinsvermögen von 388 167 Mark auf 2 141 249 Mark, die Höhe der Vorschüsse von 310 923 Mark auf 1 378 562 Mark.

Für das leibliche Wohl des Personals wurde ferner gesorgt durch die Anfang 1873 bei sämmtlichen Directionen und Ober-Postämtern getroffene Einrichtung besonderer Kleiderkassen für Postunterbeamte sowie durch die den Directionen 1874 anvertraute Annahme eigener Vertrauensärzte in den gröfseren Städten ihrer Bezirke.

VI. 1876 bis 1899.

Für die fernere Entwickelung der Ober-Postdirectionen waren zwei in die zweite Hälfte der 70er Jahre fallende Ereignisse von Bedeutung: die Erweiterung des allgemeinen Berner Postvereins zum Weltpostverein und die Verschmelzung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens zu einem Organismus. Eine namhafte Erweiterung des Wirkungskreises der vereinigten Verwaltung ist ferner seit Mitte der 80er Jahre eingetreten durch die Gründung verschiedener deutscher Schutzgebiete und deren Ausstattung mit einem eigenen Colonial-Post- und Telegraphenwesen nach deutschem Vorbilde. Die dergestalt geschaffenen überseeischen deutschen Post- und Telegraphenanstalten unterstehen für den laufenden Dienst und das Abrechnungswesen, von Deutsch-Ostafrika und Deutsch-Südwestafrika abgesehen, inländischen Ober-Postdirectionen.

Um der beträchtlich erweiterten Bedeutung der Ober-Postdirectionen auch äufserlich Rechnung zu tragen und ihre Vorsteher mit anderen höheren Beamten in ähnlichen Dienststellen gleichzustellen, wurde den Ober-Postdirectoren durch Allerhöchsten Erlafs vom 22. Februar 1882 der Rang der Räthe III. Klasse beigelegt.

Wenn bei der Aufnahme des Telegraphenwesens in die Bezirksverwaltung im Allgemeinen zwar die bisherige Bezirkseintheilung beibehalten werden konnte, so erwiesen sich doch die Geschäftskreise der Directionen in Münster, Posen und Danzig, die je 2 Regierungsbezirke umfafsten, jetzt zu ausgedehnt, als dafs die Uebersichtlichkeit in der Verwaltung ausreichend gewahrt gewesen wäre. Vom 1. Januar 1876 wurden deshalb drei neue Ober-Postdirectionen in Minden, Bromberg und Aachen eingerichtet. Gleichzeitig trat das Ober-Postamt in Lübeck in die Reihe der (dem Hamburger Bezirk unterstellten) Ortspostanstalten zurück. 1897 ergab sich die Nothwendigkeit den zu umfangreich gewordenen Leipziger Bezirk erneut zu theilen und für den Bereich der Kreishauptmannschaft Zwickau vom 1. Juli 1897 ab eine eigene — die 41ste — Ober-Postdirection in Chemnitz zu errichten. Am 1. April 1880 traten ferner die Stadt Charlottenburg und ihr Vorort Westend aus dem Potsdamer Bezirk in den der Berliner Direction über. Die friedliche Wiedererwerbung der Insel Helgoland im Jahre 1890 vermehrte den Bezirk der Ober-Postdirection Hamburg, dem sie zugetheilt wurde, um 0,59 qkm und 2086 Einwohner.

- Bei Einrichtung der Ober-Postdirection in Arnsberg (1850) wie auch noch während der nächstfolgenden Jahrzehnte hatte ihre Lage innerhalb des Bezirks nichts zu wünschen übrig gelassen. Späterhin verschob sich jedoch der Schwerpunkt des Verkehrs gänzlich in den nordwestlichen Theil des Bezirks, wo sich Dortmund als Herz der Kohlen- und Eisenindustrie zum Verkehrsmittelpunkte des Regierungsbezirks mächtig entwickelte. Am 1. August 1895 siedelte deshalb auch die Ober-Postdirection von Arnsberg nach Dortmund über.

Als die endgültige Vereinigung der Telegraphie mit der Post Ende 1875 unmittelbar bevorstand, betrug die Zahl der in allen Directionsbezirken vorhandenen Telegraphenanstalten 1945; ihnen stand mehr als das Dreifache an Postanstalten gegenüber. Diese empfindliche Ungleichheit wurde binnen 4 Jahren nicht nur gänzlich beseitigt: die Zahl der deutschen Reichstelegraphenanstalten erreichte sogar eine Höhe, die kein anderes Land in Europa aufzuweisen hatte. Zur Zeit sind an 15 500 Reichs-Telegraphenanstalten im Betriebe. Nicht minder hat sich seit 1876 das Netz der Postanstalten in immer engeren Maschen über die Directionsbezirke ausgebreitet. Die 1881 auf Anregung der Ober-Postdirection in Darmstadt vom Reichs-Postamte genehmigte Einrichtung der Posthülfstellen förderte diese Vermehrung. Durch die 1883 erfolgte Errichtung von Telegraphenhülfstellen in Verbindung mit bestehenden Posthülfstellen wurden deren Befugnisse zum Vortheile der Landbevölkerung erweitert. Von Anfang der 80er Jahre ab trat eine ungewöhnlich starke Vermehrung der Postagenturen ein, so dafs sich deren Zahl bis 1885 um mehr als das Doppelte erhöhte. Diese Erscheinung hängt mit der damals in Angriff genommenen Neugestaltung des Landpostdienstes zusammen, der in seiner bisherigen Form den wachsenden Anforderungen des ländlichen Verkehrs nicht mehr genügt hatte. Zur Beseitigung der Mifsstände traf die Reichs-Postverwaltung umfassende Mafsnahmen. Die von den Directionen in Arnsberg, Braunschweig, Breslau, Danzig, Düsseldorf, Erfurt, Halle, Hannover, Karlsruhe, Königsberg und Schwerin nach verschiedenen Richtungen hin angestellten Neuerungsversuche fielen so günstig aus, dafs 1881 sämmtliche Directionen mit der endgültigen Durchführung der Reformen beginnen konnten, welche die Verbesserung der Landpostanlagen bei 3774 Postanstalten, d. h. bei 49 v. H. aller Postanstalten des Reichs-Postgebiets, umfafste. Beim Abschlusse der Neuordnung des Landpostdienstes (1887) war die Gesammtzahl der Postanstalten auf dem Lande auf 13 131, d. i. um 293 v. H., gestiegen, der durchschnittlich auf jede Poststelle entfallende Landkreis hatte sich von 59 qkm auf 25,7 qkm verkleinert, das Landbestellpersonal war um 94 v. H. (auf 24 000 Köpfe) vermehrt, die Durchschnittsgröfse der einzelnen (21 000) Bestellreviere von 35,5 auf 20,6 qkm herabgegangen. In 12 780 Revieren mit 58 450 Ortschaften bestand an Werktagen eine zwei- bis dreimalige Bestellung und eine zwei- bis viermalige Einsammlung, in 11 780 Revieren für 56 242 Ortschaften an den Sonntagen eine einmalige Bestellung. Die an die Ausrüstung von (1845) Landbriefträgern mit Fuhrwerk geknüpften Erwartungen trafen in vollem Umfang ein. Der ländliche Verkehr selbst war im Verlaufe von 7 Jahren um 38,3 v. H. gestiegen. Alle diese Verbesserungen liefsen sich nur durch eine angestrengte, andauernde Mitwirkung aller Ober-Postdirectionen erreichen.

Seit Mitte der 80er Jahre hat sich die Wirksamkeit verschiedener Ober-Postdirectionen auch auf die Regelung und Ueberwachung des postalischen Dienstbetriebs der von den deutschen Küsten ausgehenden überseeischen Post-Dampfschifflinien ausgedehnt. Vor allem sind hier die am 1. April 1891 eingerichteten, den Ober-Postdirectionen in Bremen und Ham-

burg unterstellten deutsch-amerikanischen Seeposten zu erwähnen. Gleich ihnen gehören die wichtigsten übrigen Postdampfschiffverbindungen dem Geschäftsbereiche der genannten Bezirksbehörden an. Daneben kommen für kleinere Schiffahrtslinien die Ober-Postdirectionen in Oldenburg, Kiel, Schwerin und Stettin in Betracht. Das Bindeglied bilden die mehr und mehr an Bedeutung gewinnenden Bahnposten, welche vielfach, zum Theil auf weite Strecken, die deutsche Grenze überschreiten (bis Ostende, Vlissingen, Basel, Luxemburg, Eger, Venlo, Vamdrup, Verviers, Pagny, Batilly u. s. w.).

Ueber die grofsartige Entwickelung, die das Telegraphen- und Fernsprechwesen unter der Oberaufsicht des Reichs-Postamts und der besonderen Obhut der Provinzial-Postbehörden in den letzten 25 Jahren erfahren hat, giebt die Denkschrift »50 Jahre elektrischer Telegraphie« in ihrem letzten Abschnitte bereits ein so ausführliches Bild, dafs sich die postalische Jubiläumsschrift auf die Wiedergabe statistischen Materials beschränken konnte.

Mit dem Hinzutritte des Telegraphenwesens wurde die in der Entwickelung begriffene Bauthätigkeit der Postverwaltung der umfangreichen Aufgabe gegenübergestellt, die Vereinigung beider Verkehrsanstalten auch räumlich zu vollziehen. Die von den Provinzial-Postbehörden und ihren bautechnischen Organen auch schöpferisch bethätigte Mitarbeit machte es der Centralleitung möglich, die zum Theil durch lange Zurückhaltung sehr gesteigerten und deshalb von vielen Seiten gleichzeitig laut gewordenen Bedürfnisse erfolgreich zu befriedigen. Die Verwaltung verfügt gegenwärtig über 2400 Post- und Telegraphendienstgebäude.

Hand in Hand mit diesen Mafsnahmen war das Bestreben der Ober-Postdirectionen darauf gerichtet, die Formen des technischen Post- und Telegraphendienstes vereinfachen und das Schreibwerk vermindern zu helfen, die bewährten Betriebsformen weiter auszubauen sowie den gerechten Ansprüchen des Publikums auf leichte Benutzung der Post- und Telegrapheneinrichtungen möglichst entgegenzukommen. Es geschah dies namentlich durch die ausgiebige Benutzung der in den Städten vorhandenen Pferde-Eisenbahnen und elektrischen Bahnen für den Ortsbestell- und localen Postbeförderungsdienst, durch die Ausdehnung der Packetbestellung mit ein- oder mehrspännigem Fuhrwerk an Stelle der Packethandkarren auf etwa 500 Postorte, durch die Einstellung junger Leute als Boten gegen Gewährung von Stücklohn zur Beschleunigung der Telegramm-Bestellung (1898), durch die Einrichtung von Postanweisungskassen bei gröfseren Postämtern, durch die 1879 eingeleitete Betheiligung der Postkassen am Giroverkehr und durch die 1893 getroffene Aenderung des Postanweisungs-Prüfungsverfahrens, das fortan von den Postanstalten auf die bei den Ober-Postdirectionen bestehenden Postanweisungs-Rechnungstellen überging. Aufserdem kommen hier in Betracht: die Ende der 80er Jahre erfolgte Ausdehnung der Telegraphendienststunden bei den vereinigten Verkehrsanstalten auf den ganzen Tag und einen Theil der Nachtzeit, ferner die Einrichtung einer nächtlichen Dienstbereitschaft aufserhalb der gewöhnlichen Dienststunden, die Wohlfahrts-Einrichtung des Wasserstandes-, Unfall- und Feuermeldedienstes (1877), die erleichterte Benutzung der Post durch namhafte Vermehrung der Postbriefkasten (auf 94 000 Stück) und der amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen (auf 21 000), sodann die Einrichtung besonderer Telegraphen-Apparat-Werkstätten am Sitze jeder Ober-Postdirection, die bedeutende Vermehrung und technische Vervollkommnung der 1876 von der Telegraphenverwaltung übernommenen wenigen Zubereitungsanstalten für Telegraphenstangen, die

Errichtung von 41 besonderen Büreaus unter der Bezeichnung »Renten-Rechrechnungsstelle« zur Vermittelung der beträchtlichen Rentenauszahlungen der Postanstalten u. a. m.

Die Post-Spar- und Vorschufsvereine erhielten von 1876 ab durch den Beitritt der Telegraphenbeamten eine verbreiterte Grundlage. Das erhebliche Wachsen der Vermögensbestände veranlafste die Vereine Ende der 70er Jahre, die Rechte der juristischen Persönlichkeit zu erwerben. Seit 1890 nehmen die Vereine von ihren (z. Z. 127000 Köpfe zählenden) Mitgliedern auf Wunsch besondere Einzahlungen zur Bildung von Kleiderguthaben entgegen. Nicht minder haben sich die 41 Bezirkskleiderkassen und das Institut der Postvertrauensärzte fortdauernd bewährt und weiter entwickelt. Gegenwärtig sind 68 Vertrauensärzte in 52 Orten thätig. Zu diesen Wohlfahrtseinrichtungen trat 1885 bei jeder Provinzial-Postbehörde noch eine Postkrankenkasse hinzu.

Die in den letzten 25 Jahren um rund 69 000 Bände bereicherten Büchereien der Ober-Postdirectionen werden seit 1879 auch den Kreisen der Unterbeamten, auf die sie vorher im Wesentlichen nicht berechnet waren, in wachsendem Umfange zugänglich gemacht.

»Wenn die Ober-Postdirectionen — so schliefst die Denkschrift — am Ende einer nunmehr 50jährigen Verwaltungsthätigkeit mit Befriedigung auf das zurückblicken dürfen, was ihrer Mitarbeit an der Entwickelung und Vervollkommnung der deutschen Verkehrseinrichtungen sein Entstehen und seine Blüthe verdankt, so sind die Erfolge in ihrer Ganzheit doch nur dadurch möglich geworden, dafs die den Provinzial-Postbehörden seinerzeit gegebene Organisation bis in die Gegenwart erhalten geblieben und durch jede mit der straffen Einheitlichkeit einer Betriebsbehörde vereinbare weitere Decentralisirung der Geschäfte noch befestigt worden ist. Ihr nach den Grundzügen der Büreauverfassung getroffener Aufbau ermöglicht es dem Ober-Postdirector, innerhalb seiner ressortmäfsigen Befugnisse die ganze Verwaltung nach persönlichster Anschauung aus einem Gusse zu führen; sie sichert den glatten Fortgang der Geschäfte auch in seiner Abwesenheit und gestattet dem Neueintretenden, sich allmählich zu unterrichten, ohne ihn in der Zwischenzeit zu gewagten Versuchen zu zwingen.

Das Reichs-Postamt wird eine seiner vornehmsten Aufgaben auch in der Zukunft darin erblicken, den Vorstehern der Kaiserlichen Ober-Postdirectionen das Gefühl der Selbstverantwortlichkeit und der Freude am eigenen Schaffen durch Decentralisirung der Verwaltungsgeschäfte jederzeit lebendig zu erhalten, damit die Bezirkschefs sich auch ferner als das bewähren, was sie nach der Ansicht der Urheber der Organisation von 1849 werden sollten: kraftvolle, mitten im Leben stehende Organe und Stützen der Gesammtverwaltung.«

3. Die Samoa-Inseln.

Zwischen dem Deutschen Reiche und Grofsbritannien ist bekanntlich kürzlich, unter Vorbehaltung der Zustimmung der Vereinigten Staaten von Amerika, ein die Besitzverhältnisse auf den Samoa-Inseln endgültig regelndes Abkommen getroffen worden. Inhaltlich dieses Abkommens fallen die beiden Inseln Upolu und Savaii sowie die anliegenden kleinen Inseln als freies Eigenthum an Deutschland, die Insel Tutuila und ihre östlich des 171. Längengrads von Greenwich gelegenen Nebeninseln an Amerika. England ver-

zichtet auf jedes Anrecht auf die Samoa-Inseln, Deutschland entsagt allen Ansprüchen auf die Tonga-Inseln, mit Einschlufs Vavaus, und auf Savage-Island zu Gunsten Englands und tritt die beiden östlichen Salomons-Inseln Choiseul und Isabel nebst ihrer insularen Umgebung (die östlich und südöstlich von Bougainville-Buka gelegenen Inseln) an England ab.

Die Zustimmung der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu diesem Abkommen ist inzwischen erfolgt.

Samoa deutsch! Diese Freudenbotschaft hat überall in deutschen Landen den lebhaftesten Widerhall gefunden. Deutscher Unternehmungsgeist und Fleifs, deutsche Ausdauer und Vertragstreue, deutsche Tapferkeit und Staatsklugheit haben endlich ihren Lohn gefunden. Seit 50 Jahren sind die Samoa-Inseln durch deutsche Culturarbeit erschlossen. Trotz aller Kämpfe unter und mit den Eingeborenen und ungeachtet aller durch die gegenseitige Eifersucht der Fremden verschuldeten politischen Schwierigkeiten hat der deutsche Handel dort stets bei weitem die erste Stelle behauptet; durch unermüdlichen Fleifs ist ein grofser Theil des ausgedehnten deutschen Grundbesitzes in blühende Plantagen umgewandelt. Man hätte es daher in Deutschland schwer verwinden können, wenn das Land, die Wiege der deutschen Colonialpolitik, in anderen Besitz übergegangen wäre.

Die 1768 von Bougainville entdeckte, etwa 35° östlich vom australischen Festlande zwischen 13 und 15° südlicher Breite und 169 und 173° westlicher Länge von Greenwich gelegene Gruppe der Samoa-Inseln besteht aus den drei gröfseren Inseln Savaii, Upolu und Tutuila und elf kleineren Eilanden mit einem Gesammtflächenraume von 2787 qkm. Die Inseln haben sämmtlich hohe, meist steile Küsten, aber bei dem Mangel an Dammriffen im Allgemeinen wenig gute Häfen und sind alle voll hoher Berge, deren Gestein vulkanisch ist. Die Küsten haben schöne, fruchtbare und reich bewässerte Ebenen mit reicher Tropenvegetation. Die Inselgruppe gehört zu den ergiebigsten und anmuthigsten Inseln der Südsee und wird mit vollem Rechte das Paradies der Südsee genannt.

Das Klima ist tropisch und für Europäer durchaus zuträglich. Die Temperatur schwankt im Sommer und Winter nur unerheblich; ihr Durchschnitt beträgt im wärmsten Monate (Dezember) 26,7°, im kältesten (Juli) 24,1° C. Oestliche Winde herrschen vor, doch treten im Sommer (von November bis April) auch westliche mit starken Regengüssen auf; Februar und März sind reich an verheerenden Orkanen.

Die Thierwelt ist nur spärlich vertreten: an einheimischen Säugethieren giebt es nur Hunde und Schweine, an Vögeln nur Papageien und Tauben. Den gröfsten Thierreichthum bietet das Meer mit seiner unendlichen Fischfauna, den Schildkröten, dem Trepang und den Meermuscheln. Die Flora ist die gewöhnliche der Südsee, die Vegetation die denkbar üppigste.

Savaii, die gröfste und östlichste Insel, 70 km lang, 40 km breit, hat auf 1707 qkm 12530 Einwohner. Die Südküste ist felsig und schroff, die Nordküste weniger rauh. Sie besitzt in Matautu einen günstigen Ankerplatz, wo Seeschiffe während der Passatwinde in der Nähe des Landes vor Anker gehen können. Von den Küsten steigt das Land auf; erloschene Vulkane ragen einzeln oder in Gruppen kegelförmig empor. Der höchste dieser Krater, der bei dem Dorfe Aopo gelegene Muaberg, war, wie die auf seinem Auswurfkegel befindliche Asche erkennen läfst, noch vor einem Jahrhunderte thätig. Savaii ist rings von einem schmalen Streifen aufserordentlich fruchtbaren und dicht bevölkerten Landes umzogen, nur der Nordwesten ist mit noch unverwitterter Lava bedeckt. Das gänzlich unbewohnte Innere ist von dichtem Ur-

walde bestanden, der Palmen, Citronen- und Brotfruchtbäume aufweist. Die Insel ist durch zahlreiche krystallklare Bäche bewässert.

Upolu, die fruchtbarste und wichtigste Insel, ist von Osten nach Westen 64 km lang und bis zu 24 km breit; sie hat einen Gesammtflächeninhalt von 881 qkm. Die Bevölkerung besteht aus 16565 Eingeborenen und etwa 350 Europäern, die zumeist in Apia, dem Hauptorte der ganzen Inselgruppe, leben. Der westliche Theil der Insel ist der ergiebigste. Das die Insel von Westen nach Osten durchziehende Gebirge fällt nach Süden steil ab, senkt sich nach Norden allmählich und ist mit einer dichten Pflanzendecke bekleidet. Die Ufer sind mit Korallenriffen umgeben, durch die zu den Häfen Kanäle führen. Aufser Apia ist bemerkenswerth Saluafata, ein trefflicher Ankerplatz, der sich voraussichtlich mit nicht zu grofsen Mitteln zu einem guten, brauchbaren Hafen umgestalten lassen wird. Zur Zeit befindet sich daselbst eine deutsche Kohlenstation. An der Südküste der Insel sind ferner die Bucht von Safata und der Hafen von Falealili zu erwähnen.

Die Insel Upolu zeichnet sich durch besondere Schönheit aus und entzückt schon von der See aus den Ankömmling. Ehlers, der leider in Neu-Guinea ums Leben gekommene vielgewanderte Forschungsreisende, sagt über seine Ankunft vor Upolu .... »umkost von einer sanften Brise, staunte ich eines der lieblichsten Bilder an, die Gott geschaffen hat. Im Westen tauchte die matt leuchtende Scheibe des Vollmondes in die Wogen, während im Osten ein rosiger Schein das Nahen der Sonne verkündete. Und in diesem zauberhaften Zwielicht, aus opalfarbig schillernder Fluth sich erhebend, lag vor mir, vom Fufse zum Gipfel in dem üppigsten Tropengrüne prangend, die Insel Upolu. Wo soll ich armer Reisender Worte hernehmen, den wunderbaren Reiz dieses Bildes zu schildern, wie in trockener Prosa den Zauber eines lyrischen Gedichts, den Duft eines Blüthenstraufses wiedergeben? Einer meiner schönsten Jugendträume war zur Wirklichkeit geworden. So, genau so märchenhaft schön hatte ich mir die Südsee vorgestellt, bis ich bei meinem Besuche der Sandwichinseln enttäuscht gesehen, dafs es nur ein Traum gewesen. Schön sind auch sie, das läfst sich nicht leugnen, aber sie entsprachen nicht dem Bilde, welches meine Phantasie mit vorgegaukelt. Hier an jenem herrlichen Morgen angesichts Upolu's fand ich meinen Traum erfüllt und segnete die Stunde, in der ich den Entschlufs zu dieser weiten Fahrt gefafst.«

Die Bevölkerung der Inseln, deren Zahl in älteren Zeiten auf 180000 angegeben wird, ist sehr erheblich zurückgegangen und besteht gegenwärtig aus 35565 Einwohnern polynesischer Race; sie sind hellfarbig, von kräftigem, schönem Körperbau, intelligent, reinlich und sittenstrenger als die Eingeborenen der meisten anderen von Europäern civilisirten Inselgruppen der Südsee. Ehlers, auf den wir uns bereits bezogen haben und dessen Reisebeschreibung*) wir auch für unsere weiteren Ausführungen als hauptsächlichste Grundlage benutzen, bezeichnet die Samoaner, was Körperbau und Hautfarbe anlangt, als den schönsten Menschenschlag, dem er auf seinen Reisen begegnet sei. Die Gesichtszüge sind weniger schön, aber meist sympathisch. Die Regel bilden breitgedrückte Nasen, wulstige Lippen, hervorstehende Backenknochen, stark entwickelte Unterkiefer und braune mandelförmig geschlitzte, mit langen dunkeln Wimpern umsäumte Augen. Was den Samoanern an Schönheit der Gesichtszüge abgeht, das ersetzen sie durch die Liebenswürdigkeit ihres Charakters. Ihre hervorstechendsten Eigenschaften sind Freigebigkeit und

*) Samoa, die Perle der Südsee. Berlin, Verlag von Hermann Paetel.

Gastlichkeit. Wenn trotzdem heute der Samoaner den Europäer nicht immer in derselben gastlichen Weise empfängt wie seinen eigenen Landsmann, so beruht dies hauptsächlich darauf, dafs die samoanische Gastfreundschaft von den Europäern häufig mifsbraucht worden ist. Unter sich sind die Samoaner in einer Weise gastfrei und freigebig, die an Communismus grenzt und sogar der weiteren Entwickelung des Landes hinderlich ist. Leute, deren Habe zum Unterhalte nicht ausreicht, begeben sich zu Freunden und Verwandten und lassen sich von ihnen füttern, bis das Uebrigbleibende auch für den Wirth allein nicht mehr ausreicht und der also Geschädigte selbst ausziehen mufs, um sich bei einem besser situirten Freunde einzunisten.

Die eingeborene Bevölkerung zerfällt in vier Klassen. Die erste Klasse, die der grofsen Häuptlinge, wird aus den Häuptern der ältesten und mächtigsten Familien des Landes gebildet, die ihre Abstammung von der Zeit her rechnen, da die Inselgruppe in zehn Provinzen getheilt war, denen je ein grofser Häuptling gewissermafsen als König vorstand.

Die ihnen an Rang und Ansehen zunächst stehenden Männer sind die Sprecher. Sie entstammen ebenfalls den alten Häuptlingsfamilien und sind durchweg ältere Leute mit reicher Erfahrung, deren Rath in allen wichtigen Fragen eingeholt wird.

Auf die Sprecher folgen als dritte Klasse die geringen Häuptlinge. Sie sind die Nachkommen der jüngeren Sprossen aus den alten Familien. Obgleich in der Regel wenig angesehen und einzeln, Jeder für sich, ohne Einflufs, sind sie doch die eigentlichen Urheber der beständigen Streitigkeiten, durch deren Ausnutzung sie sich ein gewisses Ansehen zu verschaffen wissen.

Die vierte Klasse bilden die gemeinen Leute; sie führen, wie alle Samoaner, ein unthätiges Leben. Bei vorkommenden Streitigkeiten schaaren sie sich um denjenigen Häuptling, von welchem sie die meisten Geschenke erwarten.

Die Samoaner sind von Natur träge und zu dauernder Arbeit nicht zu bewegen. Das meiste Vergnügen bereitet ihnen das Kriegspiel. Als Waffen führen sie Keulen, Schleudern und Schwerter; auch sind ihnen Feuergewehre schon längst bekannt.

Kommt es zu einem Kriege, so wird in jeder Ortschaft und in jeder grofsen Familie vorher entschieden, welcher Partei die einzelnen Mitglieder sich anschliefsen sollen. Das Benehmen der kämpfenden Parteien ist ein in jeder Beziehung ritterliches. Man schlägt sich nur nach voraufgegangener Ansage und kämpft weder nächtlicherweile noch an Sonntagen. Die Frauen verkehren zwischen den Parteien ungehindert und bringen aus demjenigen Lager, in welchem sich Ueberflufs an Munition und Kriegsgeräth befindet, solches dahin, wo Mangel daran herrscht. Da beide Parteien gleichmäfsig von diesem Unwesen Vortheile haben, so wird es nicht als den Regeln des Kriegsgebrauchs zuwiderlaufend erachtet. Zu einer Schlacht oder auch nur zu einem ernsteren Gefechte kommt es selten; gewöhnlich liegt man sich in befestigten Lagern wochenlang in einer solchen Entfernung gegenüber, dafs die Geschosse möglichst wenig Unheil anrichten, und beginnt erst dann auf einander loszuhauen, wenn es durch irgend welchen Zufall zu einem Handgemenge kommt. Dafs die Samoaner trotz der Kindlichkeit ihrer Kriegführung unter Umständen auch für europäische Truppen keine zu unterschätzenden Gegner sind, hat das unglückliche Gefecht bei Fangalii am 18. Dezember 1888 bewiesen, in dem 2 Offiziere und 15 brave deutsche Marinesoldaten den Tod fanden und 1 Offizier und 38 Mann verwundet wurden.

Die Kleidung der Samoaner ist dürftig. Sie tragen in der Regel nur einen Hüftschurz, Lava-Lava genannt, der entweder aus den rothen Blättern

des Ti-Baumes oder aus geklopften und mit Arrowrootstärke zusammengeklebten Stücken der inneren weifslichen Rinde des Maulbeerbaums hergestellt wird. Statt dieser Blätterschurze werden jetzt, vor Allem in Apia, auch schon Lava-Lavas aus eingeführten buntbedruckten billigen Baumwollstoffen verwendet. Als Schmuck dienen Blätter- und Blumengewinde um Schultern und Hals. Die Tätowirung wird bei Frauen nur ausnahmsweise, bei Männern durchgehends vorgenommen. Sie befindet sich an den Oberschenkeln und wird meist durch den Hüftschurz verdeckt. Die Tätowirungsfiguren sind geradlinig. Bei den Kriegern ist es Sitte, das Gesicht zu bemalen.

Die Hütten der Eingeborenen sind sorgsam gebaut und haben ein freundliches Aussehen. Der Unterbau besteht aus einer gröfseren Zahl in die Erde gesenkter, rund behauener Pfosten, die 4 bis 5 Fufs von einander entfernt stehen und 5 Fufs aus der Erde herausragen. In ihrer Mitte sind ein gegabelter Baumstamm oder zwei neben einander stehende Stämme aufgestellt. Auf diesem Mittelpfeiler und den seitlichen Pfosten ruht das regelmäfsig gewölbte, aus den Blättern des Zuckerrohrs hergestellte Dach. Der auf diese Weise geschaffene einzige grofse Raum dient gleichzeitig als Empfangssalon, Speisesaal und Schlafgemach. Er wird Nachts durch Vorhänge geschlossen, bleibt aber tagsüber nach allen Seiten offen. Der Umfang des Hauses beträgt gewöhnlich 100 Fufs, die Höhe des Daches gegen 20 Fufs.

Der Flur des Hauses wird von einer 6 bis 8 Zoll hohen Aufschüttung loser Kieselsteine gebildet, auf die eine Schicht Korallen oder kleiner, von der See rund gewaschener Steine zu liegen kommt. Hierüber werden Matten gebreitet. Damit ist eine Lagerstätte geschaffen, wie man sie sich besser kaum wünschen kann. Seitlich vom Mittelpfeiler des Hauses befindet sich ein kleiner, aus Lehm geformter, 2 bis 3 Zoll tiefer Herd, der Beleuchtungszwecken dient.

Das Kochen wird in einem besonderen, in einiger Entfernung vom Wohnhause gelegenen, von mehreren Familien gemeinsam benutzten Kochhause besorgt. Es besteht aus einem kleinen, ringsum offenen Schuppen, in dessen Mitte in einer muldenförmigen Bodenvertiefung ein Haufen faustgrofser Steine aufgeschichtet liegt. Zwischen diesen Steinen werden, nachdem sie im Feuer erhitzt worden sind, die herbeigeschafften Nahrungsmittel, säuberlich in Bananenblätter eingewickelt, gebacken. Kochtöpfe kennt der Samoaner nicht und selbst in flüssigem Zustand angesetzte Speisen werden in Beutelchen aus Bananenblättern dem Herde anvertraut. Die Zubereitung geschieht in durchaus appetitlicher Weise.

Die Samoaner kommen mit wenig Hausrath aus. Aufser den schon erwähnten Matten und Vorhängen findet man als Wasserbehälter etwa ein halbes Dutzend ausgetrockneter Kokosnüsse, einige quer durchgeschnittene, als Trinkgefäfse benutzte Nufsschalen und eine zur Bereitung des samoanischen Nationalgetränks, der »Kava«, dienende flache Holzbowle. Diese wird aus dem Stamme des Brotfruchtbaums geschnitzt, mifst bisweilen gegen 2 Fufs im Durchmesser und ruht auf 6 bis 12 Füfsen. Einige Fliegenwedel aus Bast und aus den Blattstreifen der Pandanus geflochtene Fächer, ein Speer zum Fischstechen, Ruder, Netze, ein Gewehr und ein dem Speckmesser der Walfischfänger nachgebildetes Schlachtschwert vervollständigen die Ausstattung.

Die Nahrung der Samoaner besteht vorwiegend aus Vegetabilien. Kokos und Brotfrucht, die Orange, der Banyan- und Mangobaum, die Papaja, die Yakfrucht und die Banane gehören zu ihren Haupt-Nahrungsmitteln. In den feuchten Niederungen findet man die von den Eingeborenen angebaute Tarowurzel, verschiedene Arten Yams, Zuckerrohr und, vielfach wild wachsend,

auch die Ananas. Von animalischer Kost werden Fische, Schildkröten, Muscheln, wilde Tauben und Schweine gegessen.

Der Fischfang wird mit Netzen, Speeren oder vom Boote aus mit Dynamitpatronen betrieben. Die letztere Art des Fanges, bei der schon unzählige Samoaner, wenn nicht das Leben, so doch Hände, Arme oder sonstige Gliedmafsen eingebüfst haben, ist zwar gesetzlich verboten, erfreut sich aber dessenungeachtet grofser Verbreitung.

Das Nationalgetränk der Samoaner ist, wie bereits erwähnt, die »Kava« oder »Ava«. Die Bereitung geschieht nach alter samoanischer Sitte in folgender, für unsere Begriffe wenig appetitlicher Weise.

Die Knolle der Kavapflanze *(piper methysticum)* wird in kleine Würfel geschnitten und dann von jungen Mädchen, die sich zuvor den Mund gründlich mit Wasser ausgespült haben und über tadellose Gebisse verfügen, gekaut. Die gekaute Masse wird in der oben bereits erwähnten, zwischen den Kauenden stehenden Bowle gesammelt, mit Wasser versetzt und mit den Händen durcheinander gerührt. Sodann werden mit Hülfe eines als Sieb dienenden Bastbündels die Holzfasertheile aus dem in seiner Farbe an Kartoffelschlempe erinnernden Breie herausgefischt und das Getränk ist fertig. Die Kava, deren Geschmack dem des Seifenwassers ähnlich sein soll, wird stets vor dem Mahle, nicht aber dazwischen getrunken; ihr Genufs in gröfseren Mengen soll ein angenehmes Mattigkeitsgefühl in den Beinen erzeugen. Trotz der unappetitlichen Zubereitungsweise der übelschmeckenden, widerlichen Flüssigkeit sollen sogar Europäer mit der Zeit sich zu leidenschaftlichen Kavatrinkern heranbilden.

Die Samoaner sind fast durchweg zum Christenthume bekehrt; das Christenthum wurde durch protestantische englische Missionare und durch französische katholische Maristen eingeführt.

Was die Besitzverhältnisse der Weifsen auf Samoa betrifft, so hat von jeher der deutsche Landbesitz den der anderen Nationen (Engländer und Amerikaner) bei weitem übertroffen. Den Grund dazu hatte das Handelshaus Godeffroy in Hamburg gelegt. Von dieser einst so bedeutenden Firma war im Jahre 1857 die erste Handelsstation auf Upolu errichtet worden; in richtiger Erkenntnifs der Reichthümer, welche die Inseln bergen, hatte sie im Laufe der sechziger Jahre sowohl auf Upolu als auf Savaii ausgedehnte Ländereien erworben und Plantagen angelegt. Als sich Ende der siebziger Jahre anläfslich der durch ungünstige Zeitverhältnisse bedingten Zahlungsschwierigkeiten des Hauses Godeffroy Gelegenheit bot, die Inselgruppe unter deutsche Schutzherrschaft zu stellen, lehnte der deutsche Reichstag 1880 die dahin zielende Gesetzesvorlage ab. Die umfangreichen Besitzungen gingen darauf an die deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee über, der es trotz der bis in die letzte Zeit andauernden Wirren unter den Eingeborenen und ungeachtet der beständigen Eifersüchteleien zwischen den im Wettbewerbe stehenden Nationen gelungen ist, die übernommenen Ländereien nicht nur zu erhalten, sondern noch erheblich auszudehnen.

Im Besitze der genannten Gesellschaft sind gegenwärtig allein auf Upolu 54 054 ha Land, von denen 3194 ha unter Cultur stehen. Hiervon liegen etwa 2000 ha ganz in der Nähe von Apia mit den Pflanzungen Wailele und Waitele, der Rest ist im Westen der Insel an der Küste bei Mulifanua gelegen. Auf der Insel Savaii befindet sich vorläufig nur eine wenig bedeutende Pflanzung bei Waipuli.

Bei Anlage der Pflanzungen hat man naturgemäfs die im Lande prächtig gedeihende Kokospalme bevorzugt. Jedoch sind auch mit Kaffee, Thee und Kakao Anbauversuche gemacht und Erfolge erzielt worden, die zu den besten Hoffnungen berechtigen;

nicht minder gedeihen Baumwolle, Zuckerrohr, Pfeffer und Mais.

Neben den eigenen Anpflanzungen unterhält die Gesellschaft auf den Inseln noch eine gröfsere Zahl von Stationen, auf denen den Eingeborenen die von den wildwachsenden Kokospalmen geernteten Früchte abgekauft werden.

Grofse Schwierigkeiten bietet auf Samoa die Lösung der Arbeiterfrage. Alle Versuche, die Samoaner an regelmäfsige Arbeit zu gewöhnen, sind bisher an der ihnen angeborenen Trägheit gescheitert. Sie verlangen unverhältnifsmäfsig hohe Löhne für aufserordentlich geringe Leistungen und erweisen sich überdies als unzuverlässig. Die Gesellschaft hat sich daher genöthigt gesehen, die zur Bewirthschaftung ihrer Plantagen erforderlichen Arbeitskräfte anderweit einzuführen. Man hat sich zu diesem Zwecke mit Erfolg nach den Gilbert- und Salomons-Inseln, den Neuen Hebriden und der Ellice-Gruppe gewandt. Die Anwerbung der Arbeiter von dort erfolgt unter Aufsicht des deutschen Consulats durch die Capitäne eigens von der Gesellschaft hierzu ausgerüsteter Schoner. Die Arbeiter werden auf drei Jahre verpflichtet und nach deren Verlaufe frei in die Heimath zurückbefördert, falls sie den Vertrag nicht erneuern wollen, was selten der Fall ist. Sie erhalten neben freier Verpflegung, freier ärztlicher Behandlung und freier Kleidung monatlich 2 bis 3 Dollars = 8 bis 12 Mark und kommen der Gesellschaft, mit Einschlufs der Anwerbe- und Transportkosten, auf je 300 Mark jährlich zu stehen. Die Gesellschaft beschäftigt gegenwärtig gegen 800 Arbeiter.

Unter diesen Umständen ist es von den Plantagenbesitzern mit besonderer Genugthuung zu begrüfsen, dafs ihnen durch das Abkommen mit England die Gleichberechtigung mit den englischen Unterthanen hinsichtlich der freien und ungehinderten Anwerbung eingeborener Arbeiter auf den im englischen Besitze befindlichen Inseln der Salomons-Gruppe, also mit Einschlufs von Choiseul und Isabel, auch ferner gesichert ist, da sie diese Arbeitskräfte nicht entbehren können.

Der englische Landbesitz auf Upolu beträgt 14 580 ha, von denen aber nur 300 ha unter Cultur sind. Noch geringer ist der amerikanische Besitz; er beträgt 8100 ha, aber nur uncultivirtes Land.

Der Handel mit den Eingeborenen ist in der Hauptsache ein Tauschhandel. Eingetauscht wird vor allem das getrocknete Fleisch der Kokosnufs, die sogenannte Kopra, gegen Manufactur-, Eisen-, Leder-, Kurz- und Galanteriewaaren, Waffen, Munition, Chemikalien, Drogen, Schiffsbedürfnisse, Steinkohlen und Bier. Als Münze im Verkehre mit den Eingeborenen und im Verkehr auf Samoa überhaupt hat die Handels- und Plantagen-Gesellschaft den chilenischen Dollar eingeführt.

Der Aufsenhandel ruht vornehmlich in deutschen Händen. Die Ausfuhr bewerthete sich 1897 auf 1,4 Millionen, die Einfuhr auf 1,0 Millionen Mark. Die Einnahmen, die aus Steuern und Gebühren fliefsen, beliefen sich auf 110 822 Mark, davon steuerten die Deutschen 72 966 Mark, die Engländer 11 801 Mark und die Amerikaner 14 835 Mark bei.

Den Hauptausfuhrartikel bildet die Kopra. In früherer Zeit wurde nicht das getrocknete Fleisch der Kokosnufs, sondern das von den Eingeborenen aus den Nüssen geprefste Oel ausgeführt. Nur mit vieler Mühe ist es der Handels- und Plantagen-Gesellschaft gelungen, die Eingeborenen an die Koprabereitung zu gewöhnen. Dadurch ist das Geschäft wesentlich vereinfacht und für Verkäufer und Käufer vortheilhafter gestaltet worden. Denn bei der ursprünglichen Art der Oelgewinnung war die Auspressung des Nufsfleisches eine höchst unvollkommene, so dafs grofse Oelmengen verloren gingen und die Rückstände, die jetzt als Oelkuchen ein geschätztes

Viehfutter abgeben, blieben unverwerthet. Weitere Ausfuhrartikel sind Baumwolle, Kaffee, Kakao und frische Früchte.

Die deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft unterhält eine grofse Zahl von Segelschiffen, die nicht nur den Verkehr zwischen Apia und den Aufsenstationen besorgen, sondern auch zur Verfrachtung der Kopra und sonstigen Plantagenerzeugnisse nach Europa dienen.

Der Hauptort der Samoa-Inseln ist Apia, auf der Nordseite der Insel Upolu an einer halbkreisförmigen Bucht gelegen, deren Hintergrund durch den mit üppiger Vegetation bedeckten Apiaberg wirkungsvoll abgeschlossen ist. Die Stadt besteht aus vier Dorfschaften, die in der Hauptsache eine einzige zwischen 20 bis 40 Fufs breite, an der Hafenbucht entlang laufende Strafse bilden. In der Mitte liegt das eigentliche Apia, östlich davon das Dorf Matautu mit den englischen und amerikanischen Consulatsgebäuden, westlich das Dorf Matafele mit der grofsartigen Niederlassung der deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee und daran anschliefsend auf einer schmalen Landzunge Mulinu. Vom Meere aus macht Apia einen überaus reizenden Eindruck. Die Häuser stehen meist in gröfseren oder kleineren Gruppen beisammen, sind aber auch zuweilen durch Gärten und Plantagen von einander getrennt. Den Ankömmling entzücken am meisten die prächtigen, den Ort weit umgebenden Palmenhaine. Einer der schönsten, der sogenannte Palmengang nach Wailele, zieht sich ostwärts von Apia am Strande hin. Die Dächer der weifsgetünchten Häuser werden von Palmen und Brodfruchtbäumen überragt. Zahlreiche Schiffstrümmer und der dicht am Strande unmittelbar vor der Stadt liegende, noch gut erhaltene Rumpf des deutschen Kriegsschiffs »Adler«, das hier neben dem »Eber« und drei amerikanischen Kriegsschiffen in dem fürchterlichen Orkane vom 16. März 1889 zu Grunde ging, zeugen von der Gewalt der glücklicher Weise in solcher Stärke sehr selten ausbrechenden Orkane.

Apia ist der Sitz sämmtlicher Behörden. Unter den daselbst lebenden 240 Weifsen ist das deutsche Element wesentlich stärker als das englische oder amerikanische vertreten. Von den Verkaufsläden und Gasthöfen ist weit über die Hälfte in deutschen Händen, aller Orten hört man deutsche Laute, liest deutsche Namen und sieht man die schwarz-weifs-rothe Flagge wehen. In Apia befindet sich auch ein deutsches Postamt, das für die dort und auf den Inseln überhaupt lebenden Deutschen von grofser Bedeutung ist. Bei dem Postamte wurden 1898 10 700 Briefsendungen aufgeliefert und 11 300 im Eingange bearbeitet. Die Zahl der eingezahlten Postanweisungen betrug 258 mit rund 47 000 Mark, die der ausgezahlten 39 mit 8337 Mark. An Packeten wurden 103, an Zeitungsnummern 3818 bearbeitet. Der regelmäfsige Verkehr wird durch englische und amerikanische Dampfer zwischen San Francisco einerseits und Sidney und Auckland auf Neu-Seeland andererseits wahrgenommen.

An das Welt-Telegraphennetz ist Samoa noch nicht angeschlossen. Telegramme nach Apia werden telegraphisch nach Auckland, Sidney oder San Francisco befördert und erhalten von dort mit der Post Weiterbeförderung.

Es unterliegt keinem Zweifel, dafs die Aufrichtung der deutschen Alleinherrschaft auf den beiden gröfsten Inseln der Samoa-Gruppe von den Eingeborenen als eine Erlösung aus dem bisherigen Wirrsale begrüfst werden wird. Ebenso steht zu erwarten, dafs nach Herstellung der Ruhe und Sicherheit auf den Inseln der Unternehmungsgeist und die finanzielle Opferwilligkeit der deutschen Interessenten neu belebt und aus Samoa in verhältnifsmäfsig kurzer Zeit eine sich selbst erhaltende Plantagencolonie ersten Ranges werden wird.

Samoa hat für Deutschland sowohl in colonialpolitischer als in commercieller Hinsicht hohe Bedeutung, da es einen wichtigen Stützpunkt für unseren Handel im Stillen Ocean und zwar nicht nur für den Handel mit den Inselgruppen der Südsee, sondern auch mit Australien und der Westküste von Amerika bildet. Diese Bedeutung wird durch die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Stillen Ocean und dem Atlantischen Meere noch erheblich gesteigert werden. Wünschenswerth wäre es, wenn baldigst wieder eine regelmäfsige deutsche Postdampferverbindung mit Samoa eingerichtet würde, die 1893 der Postdampferlinie von Singapore nach Neu-Guinea hat weichen müssen.

---

4. Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungs-Anstalten.

Für die auf fester, wissenschaftlicher Grundlage beruhende Lebensversicherung war das Jahr 1899 insofern bedeutungsvoll, als sie in diesem Jahre auf eine zweihundertjährige segensreiche Thätigkeit zurückblicken konnte. Wenn auch schon in alten Zeiten, z. B. bei den Römern, Einrichtungen vorhanden waren, die mit den jetzigen Begräbnifs- und Sterbekassen einige Aehnlichkeit hatten, und auch die Gilden und Zünfte des Mittelalters bei dem ausgeprägten Familiensinne der germanischen Völker solche Kassen und Fürsorgeeinrichtungen für Hinterbliebene besafsen, so kann doch erst die von dem englischen Prediger Ashton unter Beihülfe einer Vereinigung Londoner Kaufleute 1698/99 gegründete »Society of Assurances for Widows and Orphans« als die erste Lebensversicherung in unserem Sinne angesehen werden. Dieser Anstalt, deren Satzungen am 4. October 1699 bestätigt wurden, war durch die gegen Ende des siebzehnten Jahrhunderts entstandenen Sterblichkeitstabellen die erforderliche feste Grundlage gegeben worden. Welch ungeheueren Umfang die Lebensversicherung mit der Zeit annehmen würde, haben die Gründer jener ersten Anstalt allerdings nicht geahnt.

In Deutschland, dessen erste derartige Anstalt, die noch jetzt in Bezug auf Umfang des Versicherungsbestandes obenan stehende Lebensversicherungsbank für Deutschland in Gotha, im Jahre 1827 gegründet wurde, konnte das Lebensversicherungswesen Anfangs nur langsam Boden gewinnen, was wahrscheinlich auf die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse in jener Zeit zurückzuführen ist. Erst im Jahre 1843, also reichlich 15 Jahre nach der Gründung der ersten Anstalt, erreichte der Versicherungsstand 100 Millionen Mark, 1856 hatte man es auf 200 Millionen Mark gebracht, 1870 bereits auf eine Milliarde. Von da an wurde die Zunahme bedeutender; 1879 verzeichnete man die zweite Milliarde, 1887 die dritte, 1892 die vierte und 1896 die fünfte. Das Jahr 1900 wird wahrscheinlich einen Versicherungsbestand von 6 Milliarden Mark übernommen haben. Diese Zahlen beziehen sich nur auf die eigentlichen Lebensversicherungen, nicht auch zugleich auf die sogenannte Volksversicherung, die Sterbegeld-, Militärdienst- und Aussteuerversicherung. Ueber diese Versicherungsarten werden wir am Schlusse unserer Abhandlung einige Zahlen geben.

Im Jahre 1898 hat sich das Lebensversicherungswesen in Deutschland, wie ein im Verlage von Gustav Fischer in Jena erschienener Bericht über den Zustand und die Fortschritte der deut-

schen Lebensversicherungs-Anstalten zeigt, auf gesunder Grundlage rüstig weiterentwickelt; nur bei einigen kleineren Anstalten gab die Finanzlage zu Bedenken Veranlassung. Etliche dieser nothleidenden Gesellschaften sind durch die hülfreiche Betheiligung einer neugegründeten Anstalt einstweilen vor dem Schlimmsten bewahrt worden; andere werden zur Erhebung von Nachschufsprämien gezwungen. Gegen eine Gesellschaft schwebt seit einiger Zeit die Klage auf Concessionsentziehung.

Die Anstalten hatten einen Zugang, der den vergangener Jahre bedeutend übertrifft. Die Sterblichkeit war im Ganzen günstig.

Bei den 44 deutschen Anstalten, die sich mit Lebensversicherungen im engeren Sinne befassen, kamen während des Jahres 1898 zusammen 157 391 neue Lebensversicherungs-Anträge über eine Summe von 689 675 374 Mark zur Vorlage und Erledigung, während 1897 über 154 211 Anträge mit 651 771 225 Mark Entscheidung getroffen wurde. Die Zahl der Anträge hat hiernach um 3180, die Versicherungssumme der Anträge um 37 904 149 Mark zugenommen. Dieses Mifsverhältnifs zwischen der Zahl und dem Werthe der Mehranträge beruht darauf, dafs die Hannoversche Lebensversicherungs-Anstalt im Jahre 1897 die Volksversicherungen mit zu den eigentlichen Lebensversicherungen gerechnet hatte, im Jahre 1898 aber nicht.

Von den gestellten Anträgen wurden 35 037 mit 154 389 992 Mark Versicherungssumme wegen ungenügender Gesundheit der Antragsteller abgelehnt. Die angenommenen 122 354 Anträge führten den Anstalten 121 006 neue Versicherungen über zusammen 535 285 382 Mark Versicherungskapital zu. 1897 betrug der Zugang 122 677 Policen mit 509 410 283 Mark. Demnach erscheint der neue Zugang im Jahre 1898 um 1671 Policen niedriger, dagegen um 25 875 099 Mark höher als im Vorjahre. Die Abnahme bei den Policen ist jedoch aus dem erörterten Umstande nur scheinbar.

Im Ganzen zeigte sich bei den deutschen Lebensversicherungs-Gesellschaften im Jahre 1898 folgende Bewegung:

	Policen		Versicherungssumme Mark
Bestand am Anfange des Jahres	1 284 362*)	über	5 448 611 534*),
Zugang im Laufe des Jahres	121 006	-	535 285 382,
insgesammt....	1 405 368	über	5 983 896 916.
Hiervon schieden aus: durch den Tod von Versicherten: 19 338 mit 74 010 932 Mark, durch Zahlbarwerden der Summe bei Lebzeiten der Versicherten: 2613 mit 14 368 101 Mark, durch Aufgabe der Versicherung: 33 357 mit 118 309 452 Mark	55 308	-	206 688 485,
mithin Bestand am Jahresschlufs ...	1 350 060	über	5 777 208 431.

*) Anmerkung. Diese Zahlen zeigen gegenüber dem in Nr. 6 des Archivs für 1899 mitgetheilten Bestand eine kleine Abweichung, was auf der genaueren Abgrenzung der eigentlichen Lebensversicherungen von den Volksversicherungen und in der Einreihung des Allgemeinen Deutschen Versicherungsvereins in Stuttgart unter die Zahl der Lebensversicherungsgesellschaften beruht; diese Anstalt wurde früher zu den Sterbekassen gerechnet.

Der reine Zuwachs betrug somit im Laufe des Jahres 65 698 Policen und 328 596 897 Mark, d. s. 5,12 v. H. der Versicherungen und 6,03 v. H. des Betrags. Der Reinzuwachs war um 12 277 849 Mark gröfser als im Jahre 1897.

Den bedeutendsten Bruttozugang hatte, wie im Vorjahre, die Actiengesellschaft »Victoria« in Berlin mit 57,6 Mill. Mark. Ihr folgen drei Gegenseitigkeits-Gesellschaften, nämlich die Stuttgarter Bank mit 45,1 Mill. Mark, die Gothaer Bank mit 42,9 Mill. Mark und die Leipziger Gesellschaft mit 40,8 Mill. Mark. Dann kommt wieder eine Actiengesellschaft, die »Germania« in Stettin, mit 35,3 Mill. Mark, weiter eine Gegenseitigkeits-Gesellschaft, die Karlsruher Versorgungs-Anstalt, mit 30,2 Mill. Mark Zugang. Auf diese 6 Anstalten entfiel nahezu die Hälfte des gesammten Zuganges. Eine andere Anstalt hatte über 18 Mill., zwei hatten mehr als 15 Mill., acht mehr als 10 Mill. Mark Zugang. Bei den übrigen 27 Anstalten betrug der Zugang weniger als 10 Mill. Mark; davon erzielten sechs Anstalten noch nicht 1 Mill. Mark Zugang.

Dem bedeutenden Zugange der »Victoria« steht ein erheblicher Abgang durch Aufgabe oder Verfall von Versicherungen im Betrage von 12,4 Mill. Mark (21,51 v. H. des Zuganges) gegenüber. Bei der »Germania« in Stettin betrug dieser Abgang 6,5 Mill. Mark (18,53 v. H. des Zuganges), bei der Magdeburger Lebensversicherungs-Gesellschaft 5,7 Mill. Mark (31,11 v. H.), bei der Gothaer Bank 5,4 Mill. Mark (12,48 v. H.), bei der Stuttgarter Bank 5,2 Mill. Mark (11,59 v. H.), bei der Leipziger Gesellschaft 4,2 Mill. Mark (10,29 v. H.), bei der »Iduna« in Halle 4,1 Mill. Mark (29,69 v. H.), bei der Preufsischen Lebens-Versicherungs-Actien-Gesellschaft in Berlin 4,0 Mill. Mark (33,25 v. H.) u. s. w. Bei einigen Gesellschaften belief sich der freiwillige Abgang auf über 40 und 50 v. H. des Zuganges. Den niedrigsten Satz weist der Preufsische Beamtenverein in Hannover auf, der bei einem Zugange von 15,3 Mill. Mark nur einen freiwilligen Abgang von etwas über 1/2 Mill. Mark (3,68 v. H.) hatte. Im Ganzen wurden 118,3 Mill. Mark Versicherungssumme oder 22,10 v. H. des Zuganges freiwillig aufgegeben, woraus hervorgeht, dafs durch den Uebereifer der Agenten vielfach solche Personen den Lebensversicherungs-Gesellschaften zugeführt werden, welche die Versicherung später nicht fortsetzen können oder wollen und dann durch das vorzeitige Aufgeben der Versicherung pecuniären Nachtheil erleiden. Jene 118,3 Mill. Mark erscheinen um so bedeutender, als die Summe der durch Sterbefälle und durch Zahlbarwerden bei Lebzeiten zur Erledigung gekommenen Versicherungen nur 88,4 Mill. Mark betrug. Hiervon entfielen 15,7 Mill Mark auf die Gothaer Bank, 8,9 Mill Mark auf die »Germania«, 7,8 Mill Mark auf die Leipziger Gesellschaft, 7,5 Mill. Mark auf die Stuttgarter Bank, 5,1 Mill. Mark auf die »Concordia« in Cöln u. s. w.

Den bedeutendsten Versicherungsbestand hatten Ende 1898 folgende Anstalten:

	Millionen Mark	in Procenten der Gesammt-Versicherungssumme aller Anstalten
1. Gothaer Bank	752,9	13,03
2. Stuttgarter Bank	526,9	9,12
3. Germania, Stettin	515,9	8,93
4. Leipziger Gesellschaft	511,3	8,85
5. Allgemeine Versorgungsanstalt, Karlsruhe	411,8	7,13
6. Victoria, Berlin	391,7	6,78
Seite...	3110,5	53,84

	Millionen Mark	in Procenten der Gesammt-Versicherungssumme aller Anstalten
Uebertrag . . .	3110,5	53,84
7. Concordia, Cöln	228,6	3,96
8. Nordstern, Berlin	174,2	3,01
9. Berlinische Gesellschaft	170,2	2,95
10. Deutsche Lebensversicherungs-Gesellschaft, Lübeck	169,5	2,93
11. Magdeburger Gesellschaft	157,3	2,72
12. Teutonia, Leipzig	153,1	2,65
13. Preufsischer Beamtenverein, Hannover	147,5	2,55
14. Preufsische Lebensversicherungs-Actien-Gesellschaft, Berlin	118,9	2,06
15. Iduna, Halle (Saale)	113,5	1,97
16. Wilhelma, Magdeburg	104,0	1,80
17. Münchener Hypotheken- und Wechsel-Bank	101,2	1,75
Bei diesen 17 Anstalten zusammen	4748,5	82,19.

Eine bemerkenswerthe Erscheinung ist die schnelle Zunahme der sogenannten abgekürzten Versicherungen, bei denen das Kapital schon bei Lebzeiten des Versicherten zu einem bestimmten Zeitpunkt, oder, wenn der Versicherte diesen Zeitpunkt nicht erlebt, bei seinem Tode fällig wird. Diese Versicherungen machen jetzt etwa 60 v. H. des gesammten Versicherungsbestandes aus, während im Jahre 1880 nur etwa 15 v. H. vorhanden waren.

Eine bedeutende Zunahme hat neben den bisher besprochenen eigentlichen Lebensversicherungen die erst in neuster Zeit in Deutschland von einem Theile der Gesellschaften eingeführte Volks- oder Arbeiterversicherung erfahren, die sich durch niedrige Versicherungsbeträge, durch meist wöchentliche Prämienzahlung und in der Regel auch durch den Wegfall der ärztlichen Untersuchung kennzeichnet. Sie wird besonders von den beiden Gesellschaften »Victoria« und »Friedrich Wilhelm« gepflegt. Mit Einschlufs der nicht erheblichen Sterbegeldversicherungen (32 Mill. Mark) gab es Ende 1898 bei den betheiligten Anstalten 2 376 276 solcher Versicherungen mit 437 009 243 Mark Versicherungssumme; der Betrag der einzelnen Police betrug also nur rund 184 Mark.

Schliefslich sind noch die Aussteuer-, Militärdienst- und Altersversicherungen u. s. w., überhaupt die Versicherungen auf den Lebensfall, zu erwähnen, deren Höhe sich Ende 1898 auf 468 455 Policen mit 751 370 842 Mark belief.

Zählt man die einzelnen Summen zusammen, so ergiebt sich folgender Bestand:

Eigentliche Lebensversicherungen	5 777 208 431 Mark,
Volksversicherungen u. s. w.	437 009 243 -
Aussteuerversicherungen u. s. w.	751 370 842 -
im Ganzen	6 965 588 516 Mark.

Das von 34 Gesellschaften betriebene wenig umfangreiche Renten-Versicherungsgeschäft weist einen Bestand von 41 882 Policen mit 13 317 121 Mark Rente auf.

Das Gesammtvermögen der 44 Anstalten stellte sich am Schlusse des Berichtsjahrs auf 2 167 109 163 Mark, wovon 2 019 317 590 Mark oder 93,18 v. H. ausgeliehen oder angelegt waren, nämlich:

1 706 037 049	Mark oder	78,72	v. H.	Hypotheken,
80 239 697	- -	3,70	-	in Staatspapieren und sonstigen Effecten sowie in Darlehen an solche,
45 026 908	- -	2,08	-	an Kreis- und Gemeindeverbände,
126 870 692	- -	5,86	-	in Darlehen auf Policen der Anstalten,
4 285 874	- -	0,20	-	in Cautionsdarlehen,
56 857 370	- -	2,62	-	in Grundeigenthum.

Der durchschnittliche Zinsfufs, zu dem die Kapitalien ausgeliehen oder angelegt waren, konnte nur aus 28 Rechenschaftsberichten ersehen werden; er schwankte zwischen 3,57 und 4,21 v. H. und betrug im Durchschnitte 3,96 v. H. gegen 3,98 v. H. im Vorjahre.

Die Verwaltungskosten beliefen sich im Durchschnitt auf 11,86 v. H. der Jahreseinnahme gegen 11,57 v. H. im Jahre 1897 und 10,18 v. H. im Jahre 1896. Die Steigerung wird hauptsächlich auf die Zunahme der einen erheblichen Kostenaufwand erfordernden Volksversicherungen zurückgeführt.

5. Einschienige Bahn zwischen Manchester und Liverpool.

Dem englischen Parlament ist ein Concessionsgesuch für eine auf den Schnellverkehr berechnete Bahn besonderer Bauart — sogen. Einschienenbahn — zur Verbindung der Städte Manchester und Liverpool vorgelegt worden. Die elektrisch betriebenen, lediglich für den Personenverkehr bestimmten Wagen sollen die Entfernung von 52 km in 18 bis 20 Minuten zurücklegen. Ausführliche Mittheilungen über die interessante Anlage und einige schon früher unternommene Versuche mit diesem neuen Verkehrsmittel bringt die Nr. 91 des Centralbl. der Bauverwaltg., dem nachstehende Einzelheiten entnommen sind.

Der Erfinder der Bahn ist ein Deutscher, F. B. Behr, der in England ansässig ist und sich seit geraumer Zeit mit der Ausbildung und Vervollkommnung der einschienigen Bahn beschäftigt. Schon 1886 richtete er eine Versuchsstrecke auf einem Grundstück in London ein, die, trotz ihrer sonstigen Unvollkommenheit, keinen Zweifel darüber liefs, dafs sehr scharfe Krümmungen und Aufstiege bis zu 1 : 10 bedeutend leichter und mit gröfserer Betriebssicherheit überwunden werden konnten als mit der üblichen Zweischienenbahn. Ein Jahr später baute Behr eine für den Personen- und Güterverkehr bestimmte, durch Dampf betriebene und 16 km lange einschienige Bahn in Irland zwischen den Orten Listowel und Ballybunion, die in sechs Wintermonaten vollendet wurde. In ähnlicher Weise stellte der Ingenieur Lartigue im Jahre 1893 eine einschienige Bahn in Frankreich zwischen den Orten Feurs und Panissières im Departement Loire her, die 19 km lang war. An ihr sowohl wie an der irischen Strecke war eine Thatsache klar ersichtlich: die grofse Sicherheit gegen Entgleisungen. Die Schiene ist auf einem aus Böcken bestehenden Tragebau, mit der Oberkante etwa 1 m über die Erde reichend, angebracht; die Wagen sitzen reiterartig so auf ihr, dafs ihre Seitentheile zu beiden Seiten heruntergreifen, indem sie an der Unterkante links und rechts Führungs- (Leit-) Schienen berühren, die ein Kippen nach der einen oder anderen Richtung verhindern.

Behr fafste bald den Entschlufs, die einschienige Bahn für den elektrischen Schnellbetrieb auszubilden. Gelegen-

heit dazu bot sich während der Weltausstellung zu Brüssel (1897), in deren Gebiet er eine solche Bahn einrichtete. Konnte sie in Ermangelung ausreichender Versorgung mit Elektrizität auch nicht mit der beabsichtigten vollen Geschwindigkeit betrieben werden — man erreichte übrigens immerhin eine Geschwindigkeit von 135 km auf geraden Streckentheilen und von 110 km auf Krümmungen —, so ergab sich doch die Gewifsheit einer ansehnlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Fall genügender Elektrizitätsversorgung. Die Art des Betriebs war die mit Einzelwagen. Der elektrische Strom wurde einer Zuleitungsschiene entnommen und vier elektrischen Triebmaschinen zugeführt, die unmittelbar die Laufräder des Wagens bewegten. Der Oberbau bestand wie bei den früheren Strecken aus 1,20 hohen und 1 m von einander entfernt angeordneten Böcken, die auf eisernen Querschwellen ruhten; die Böcke trugen die Tragschiene. Der so entstandene Eisenbau war kreuzweise gehörig verstrebt. Seitlich der Böcke waren je zwei Führungsschienen, mit der Tragschiene gleichlaufend und etwa 45 cm von einander entfernt, herausgestreckt, die dazu bestimmt waren, seitliche Schwankungen zu verhindern. Der Kopf dieser Führungsschienen stand wagerecht heraus und entsprach im Wagen befindlichen, auf senkrechten Achsen laufenden Führungsrädern, die sich mit ihm berührten. Diese Anordnung war geeignet, das ganze Fahrzeug fest auf den Sattel zu setzen, den das eiserne Tragewerk abgab. Die Wagen waren 18,30 m lang und 3,30 m breit. Ihr unterer Theil barg die elektrischen Triebmaschinen, auf jeder Seite zwei von je 200 Pferdestärken Triebkraft, während der obere die Sitze für 100 Reisende enthielt. Der Wagen safs mit acht grofsen, 1,37 m Durchmesser aufweisenden Rädern, von denen nur die mittleren getrieben wurden, auf der Tragschiene auf. Auf den Führungsschienen glitten 32 Führungsräder. Die Enden des Wagens waren zugespitzt, um den Luftwiderstand zu verringern; in dem so gebildeten dreieckigen Vorderraume war der Führer, im Hinterraume der Schaffner untergebracht. Das Gewicht eines Wagens betrug 70 t.

Inzwischen hat Behr seine Versuche fortgesetzt und manche Verbesserungen erzielt. So hat sich eine Minderung des Wagengewichts auf 50 t und ferner erreichen lassen, dafs Krümmungen von 495 m mit 136 km Geschwindigkeit ohne irgend welche Nachtheile überwunden wurden. Sein Streben, die Geschwindigkeit auf 160 km und mehr zu steigern, erscheint daher aussichtsvoll.

Die nach diesem System zwischen Liverpool und Manchester zu erbauende Einschienenbahn kann, die Genehmigung des Parlaments vorausgesetzt, etwa im Sommer 1900 in Angriff genommen werden; ihre Herstellung wird voraussichtlich 2 Jahre beanspruchen. Es ist für sie ein sich schliefsender Linienzug eines einzigen Gleises geplant, so dafs die Wagen nicht umgestellt zu werden brauchen. Auf der Strecke liegen die Hinlauf- und die Rücklaufschiene natürlich neben einander, an den Bestimmungsorten Liverpool und Manchester macht die Linie dagegen eine ausbiegende Krümmung, an der die Bahnhöfe liegen. Es wird ebenfalls nur ein Einwagenverkehr beabsichtigt, doch sollen die Wagen in sehr kurzen Zwischenzeiten — je nach der Tageszeit in 5 bis 15 Minuten — auf einander folgen. Die elektrische Versorgungsanstalt wird in der Mitte der Strecke, nördlich von Warrington, angelegt werden. Die Bahn wendet sich, nachdem sie Liverpool verlassen hat, nach Garston hin, um von da im wesentlichen der Liverpool–Warrington–Manchester-Bahn bis an deren Kreuzung mit dem Manchester-Schifffahrtskanal zu folgen, dessen Richtung sie sich dann, nördlich den Kanal begleitend, anschliefst. Zunächst soll die in der Mitte der Strecke zu errichtende Versorgungsstelle hergestellt und dem-

nächst, von ihr aus beginnend, die Strecke nach links und rechts in Angriff genommen werden. Der Oberbau wird gleich so weit vollendet, dafs Versuchswagen auf einer genügend langen Strecke laufen können, an denen sich weitere Vervollkommnungen des Betriebsmaterials erproben lassen. Die Wagen werden noch leichter gebaut sein als bei den bisherigen Versuchen und vollbesetzt nur 40 t wiegen. Von sonstigen Verbesserungen sei hervorgehoben, dafs die Zahl der Tragräder, von denen nur zwei getrieben werden, auf sechs herabgemindert ist, die der Führungsräder auf 16 und dafs der Durchmesser aller Räder verkleinert wird. Die Stromleitungsschiene soll in einer gemauerten Rinne angebracht werden, deren Seitentheile, um das Einfallen von Schmutz zu verhindern, über den Boden herausragen.

Die Kosten der Anlage sind auf rund 30 Millionen Mark veranschlagt, darunter 8 Millionen für 52 km Oberbau. Die Ertragsberechnung stellt die Einnahme aus 84 Tageswagen mit je 64 Plätzen auf jährlich 4 900 000 Mark fest, wobei die keineswegs zu hoch gegriffene Zahl der täglichen Reisenden für jede Richtung auf 3200 angenommen ist. Da die Betriebsausgaben auf 1 400 000 Mark veranschlagt sind, würden etwa $3^1/_2$ Millionen Mark reine Einnahmen verbleiben.

Behrs Pläne beschränken sich keineswegs auf die Herrichtung derartiger kleinerer Strecken. Er denkt in letzter Linie an einen Ersatz unseres ganzen heutigen Schnellzugverkehrs durch einen auf dem einschienigen Oberbaue betriebenen elektrischen Fernverkehr, während sich die heutige Eisenbahn nach seiner Idee auf den Betrieb der Localzüge und des Güterverkehrs zu beschränken hätte. Wenn es in der That gelänge, durch Anlegung eines Hin- und Rückgleises einer einschienigen elektrischen Bahn an den jetzigen Linien den durchgehenden Schnellverkehr von dem Orts- und Güterverkehre zu trennen und unabhängig zu machen, so würde sich die Benutzung der Eisenbahnen allerdings erheblich einfacher, billiger, sicherer und schneller gestalten. Schon lassen sich aber aus Eisenbahnfachkreisen Stimmen vernehmen, die vor solchen Erwartungen nachdrücklich warnen. Beispielsweise stellt die Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verwalt. in einer ihrer letzten Nummern die Einfachheit des Behrschen Systems in Abrede und bestreitet, dafs es Entgleisungen ausschliefse; sie hält es für richtiger, die Grundlage unserer heutigen Bahnen beizubehalten, zumal die Zuggeschwindigkeit bei Preisgabe der in Deutschland dieserhalb bestehenden gesetzlichen Beschränkung erheblich gesteigert werden könne, ohne dafs es einer Aenderung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel bedürfe. — Wie dem auch sei, jedenfalls wird man den Ergebnissen der Manchester–Liverpool-Schnellbahn allenthalben mit Spannung entgegensehen, um ein sicheres Urtheil darüber zu gewinnen, ob wir wirklich vor einem Wendepunkt im Verkehrswesen stehen.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Aus dem Jahresberichte der Compagnie des Messageries Maritimes für 1898. Die Gesellschaft besafs Ende 1898 61 Dampfer mit 235 747 Registertons Brutto. Die Anschaffungskosten dieser Flotte haben 171 013 522 Francs 33 Cts. betragen; davon sind bereits abgeschrieben 73 132 606 Francs 67 Cts., so dafs der Buchwerth der

Flotte am 31. Dezember 1898 sich auf 97 880 915 Francs 66 Cts. stellte. Für Grundstücke und Ausstattungsgegenstände betrugen die Beschaffungskosten 12 701 627 Francs 85 Cts.; hiervon sind 4 296 885 Francs 94 Cts. abgeschrieben, der Buchwerth beträgt demnach 8 404 741 Francs 91 Cts. Das Actienkapital beläuft sich auf 60 000 000 Francs und ist in 120 000 Actien zu 500 Francs eingetheilt. An Obligationen (zu $3^1/_2$ v. H.) sind 120 000 Stück mit einem Gesammtbetrage von 60 000 000 Francs zur Ausgabe genehmigt, davon sind jedoch 23 238 Stück noch nicht ausgegeben und 1398 Stück wieder eingelöst, so dafs thatsächlich 95 364 Stück mit zusammen 47 682 000 Francs im Umlaufe sind. Der Versicherungsfonds beträgt 7 985 990 Francs 96 Cts., der Reservefonds hat die gesetzlich vorgeschriebene Höhe von 10 v. H. des Actienkapitals mit 6 000 000 Francs.

Von den Dampfern der Gesellschaft wurden im Jahre 1898 auf 463 Reisen 950 560 lieues marines (= 2 851 680 Seemeilen) zurückgelegt. Befördert wurden 151 782 Reisende (870 mehr als im Vorjahre), 7 959 412 Collis (gegen 1897 weniger 435 291) und 655 597 Tonnen (gegen 1897 mehr 483). Der Betrag der beförderten Werthsendungen belief sich auf 122 127 580 Francs (gegen 1897 mehr 32 127 580 Francs).

Das Jahresmittel der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit betrug auf der australischen Linie 14,89 Seemeilen auf die Stunde (gegen die vertragsmäfsigen 14 Seemeilen), auf den Hauptlinien nach Ostasien 13,70 (gegen 13 und 13,5), auf den Linien im indischen Ocean 12,28 (gegen 12), auf den Mittelmeerlinien 13,12 (gegen 13), auf der Zweiglinie Colombo—Calcutta 12,50 (gegen 11,5), auf der Zweiglinie Singapore—Batavia 12,50 (gegen 12), auf der Linie nach Brasilien und Laplata 14,79 (gegen 14).

Die Einnahmen der Gesellschaft betrugen 63 341 504 Francs 93 Cts., die Ausgaben 59 586 880 Francs 73 Cts., der Ueberschufs somit 3 754 624 Francs 20 Cts.; hiervon abgerechnet die Obligationszinsen mit 1 625 075 Francs 5 Cts., bleibt ein Reingewinn von 2 129 549 Francs 15 Cts. Hieraus erhielten die Actionäre eine Dividende von 17 Francs 50 Cts. auf die Actie = $3^1/_2$ v. H., 29 549 Francs 15 Cts. wurden auf die Rechnung für 1900 übertragen.

Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company hat im Geschäftsjahre vom 1. October 1898 bis 30. September 1899 einen Gewinn von 206 890 Pfd. Sterl. erzielt; daraus erhalten die Prioritäts-Actien (1 160 000 Pfd. Sterl.) die vorgeschriebenen 5 v. H. Zinsen, die übrigen Actien (ebenfalls 1 160 000 Pfd. Sterl.) eine Dividende von 12 v. H. Das gesammte Actienkapital von 2 320 000 Pfd. Sterl. hat sich demnach mit $8^1/_2$ v. H. verzinst.

Die japanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft Nippon Yusen Kaisha hat eine Linie zwischen Shanghai und Tientsin über Tschifu eröffnet, die auch von den deutschen Postanstalten in den drei genannten Städten zum Postaustausche benutzt wird.

Internationale Fernsprechverbindungen. Die Einführung des Fernsprechers als internationales Verkehrsmittel hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht. Nach einer in der »Elektrotechnischen Zeitschrift« veröffentlichten Uebersicht sind bereits folgende unmittelbare internationale Fernsprechverbindungen in Betrieb:

deutsch-österreichische: Berlin–Wien, Berlin–Dresden–Prag–Wien, Dresden–Aussig, Annaberg–Weipert, Neugersdorf–Rumburg, Grofsschönau–Warnsdorf, Zittau–Reichenberg, München–Reichenhall–Salzburg, Lindau–Bregenz;

deutsch-ungarische: Berlin–Budapest;

deutsch-schweizerische: Frankfurt (Main)–Basel, Mülhausen–St. Ludwig–Basel, Freiburg (Breisgau)–Basel, Lörrach–Basel, Konstanz–Zürich, Konstanz–Kreuzlingen, Singen–Stein, Waldshut–Zurzach;

deutsch-belgische: Cöln-Aachen-Brüssel, Cöln–Aachen–Verviers;

deutsch-holländische: Bremen–Utrecht–Amsterdam, Duisburg–Rotterdam, Emmerich–Arnheim;

deutsch-dänische: Hamburg–Kiel–Kopenhagen;

österreichisch-ungarische: Wien–Budapest, Marchegg–Prefsburg, Bruck–Raab;

österreichisch-schweizerische: Bregenz–St. Gallen;

österreichisch-lichtensteinische: Bregenz–Feldkirch–Vaduz;

schweizerisch-italienische: Chiasso–Mailand;

französisch-englische: Paris–London;

belgisch-französische: Brüssel–Paris;

belgisch-holländische: Brüssel–Antwerpen–Rotterdam–Amsterdam;

dänisch-schwedische: Kopenhagen–Stockholm;

schwedisch-norwegische: Stockholm–Christiania, Gothenburg–Christiania.

Diese Uebersicht ist nur für die von Deutschland und Oesterreich ausgehenden Verbindungen vollständig; sonst sind nur die wichtigsten Verbindungen genannt.

Gegenwärtig steht die Herstellung von zwei deutsch-französischen Verbindungen, einer unmittelbaren Leitung Berlin–Paris und einer Leitung Berlin–Frankfurt–Paris mit Frankfurt als Zwischenstelle, im Vordergrunde des Interesses. Aufserdem sollen einige kürzere Verbindungen zwischen deutschen und französischen Grenzorten hergestellt werden. Eine neue Fernsprechleitung Berlin–Stuttgart–Basel befindet sich in der Ausführung; die Theilstrecke Berlin–Stuttgart ist bereits dem Verkehr übergeben. Eine zweite Verbindung Berlin–Kopenhagen (über Warnemünde–Gjedser) ist vor Kurzem in Betrieb gesetzt worden. Auch ist die Frage einer englisch-belgischen Verbindung bereits eingehend erörtert worden. Zwischen Rom–Turin–Paris, Venedig–Triest und Mailand–Zürich sind ebenfalls Verbindungen geplant.

Falls diese Pläne, wie anzunehmen ist, sich verwirklichen, wird in einigen Jahren ein grofses internationales Fernsprechnetz nahezu ganz Europa überspannen.

III. LITERATUR.

1. Karte der grofsen Postdampfschifflinien im Weltpostverkehre.

Unter diesem etwas veränderten Titel ist die zuletzt im Jahre 1892 erschienene »Uebersichtskarte der überseeischen Postdampfschifflinien im Weltpostverkehr« in neuer Bearbeitung durch das Kursbüreau des Reichs-Postamts herausgegeben worden (Verlag des Berliner Lithographischen Instituts Julius Moser). Die Karte enthält nach dem neusten Stande sämmtliche Postdampfschifflinien, die für den Postverkehr zwischen den verschiedenen Erdtheilen in Betracht kommen; die von deutschen Unternehmungen befahrenen Linien sind durch rothe Farbe hervorgehoben, die fremden Linien sind in blauer Farbe gehalten, doch ist durch verschieden gestaltete Signaturen

kenntlich gemacht, welcher Nationalität die betreffende Dampfergesellschaft angehört. Jede Linie ist mit einer Zahl gekennzeichnet; unter der gleichen Zahl findet man in dem der Karte vorgehefteten Verzeichnisse der Postdampfschifflinien nähere Angaben über die Namen der Gesellschaft, von welcher die Linie unterhalten wird, über die Anlaufhäfen, die Entfernungen in Seemeilen und die Dauer der Fahrt vom Anfangspunkte bis zu jedem der berührten Häfen, mit Einschlufs des Aufenthalts in den Zwischenhäfen. Die Karte giebt gleichzeitig den Umfang des Weltpostvereins an, indem die ihm angehörigen Länder mit farbigem Flächendruck — in sechs verschiedenen Farben — versehen, die dem Vereine noch fern stehenden Länder dagegen weifs gelassen sind. Auf 4 Nebenkarten sind in vergröfsertem Mafsstabe die deutschen Schutzgebiete und ihre Verkehrsverhältnisse zur Darstellung gebracht, auf zwei weiteren Nebenkarten diejenigen Meerestheile, in welchen sich die Dampfschifflinien am dichtesten zusammendrängen — die Nordsee mit dem Kanal und das Mittelmeer — zur Erzielung gröfserer Deutlichkeit in gröfserem Mafsstabe wiedergegeben.

II. Alphabetisches Verzeichnifs der deutschen Seehäfen sowie europäischer und aufsereuropäischer Hafen-, Anlege- und Küstenplätze. Im Auftrage des Ministers für Handel und Gewerbe bearbeitet vom Königlichen statistischen Büreau. Dritte, völlig umgearbeitete Auflage. Berlin 1899. Verlag des Königlichen statistischen Büreaus.

Das Werk verdankt seine Entstehung dem Bedürfnisse, denjenigen amtlichen Stellen, welche mit der Anschreibung des Seeverkehrs für die Zwecke der deutschen Reichs-Statistik beauftragt sind und diese nicht nur nach Ländern und Küstenstrecken, sondern für die deutschen Seeplätze mit starkem Verkehr auch nach den Häfen der Herkunft und Bestimmung bewirken müssen, ein hierzu ausreichendes geographisches Hülfsmittel zu bieten. Die erste Auflage erschien 1876, die zweite wesentlich vermehrte und verbesserte 1879, der nun die dritte abermals erheblich erweiterte Ausgabe gefolgt ist.

Abgesehen von dem vorgenannten amtlichen Zwecke wird das Buch auch in den Kreisen des Handels und der Schiffahrt als erwünschtes Nachschlagebuch gern gekauft und mit Nutzen gebraucht werden. Es enthält das im Titel genannte Verzeichnifs der Häfen; bei jedem von ihnen ist das Land, die Küstenstrecke und die geographische Breite angegeben. Als Anhang ist ein Verzeichnifs der für die Seehäfen des Deutschen Reichs zuständigen Consularbehörden gegeben. Die meisten Consulate befinden sich begreiflicher Weise in den beiden Haupt-Seehäfen Deutschlands, Bremen und Hamburg, mit 43 und 56, worunter indefs 11 und 12 Vertretungen anderer deutscher Staaten inbegriffen sind.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 1. Januar 1900.

Der Entwurf einer Fernsprechgebühren-Ordnung in zweiter und dritter Lesung im Reichstage.

Wie wir in dem Ergänzungshefte zu Nr. 10 des Archivs von 1899 (S. 522 ff.) mitgetheilt haben, wurde der Entwurf einer Fernsprechgebühren-Ordnung in der ersten Lesung des Reichstags einer Commission von 28 Mitgliedern zur Vorberathung überwiesen. Die Commission beschlofs mit überwiegender Mehrheit, von dem die Grundlage der Neuregelung bildenden System einer doppelten Gebühr, der Grundgebühr und Gesprächsgebühr, abzuweichen und statt dessen eine einheitliche, nach der Zahl der Theilnehmeranschlüsse abgestufte Gebühr zu schaffen. In Folge dieser grundlegenden Aenderung wurde für die Mehrzahl der Paragraphen eine anderweitige Fassung nothwendig.

Ueber das Ergebnifs der Berathungen, die in zwei Lesungen stattfanden, erstattete die Commission unterm 16. Juni dem Reichstag einen schriftlichen Bericht, in welchem beantragt wurde: der Reichstag wolle beschliefsen:

> dem Entwurf in der durch die Commission beschlossenen Fassung die verfassungsmäfsige Zustimmung zu ertheilen.

Die **zweite Berathung** des Gesetzentwurfs im Reichstage fand am 18. November statt.

Der § 1 hatte nach den Commissionsbeschlüssen folgende Fassung erhalten:

> Für jeden Anschlufs an ein Fernsprechnetz wird eine Bauschgebühr erhoben.

In der Discussion führte der stellvertretende Berichterstatter, Abgeordnete Dr. Hasse, zunächst in kurzer einleitender Rede aus, welche Gründe zu der Neuregelung des Fernsprechgebührenwesens geführt haben. Es komme in erster Linie darauf an, die kleinen Netze zu entlasten. Angesichts des Umstandes, dafs die Postverwaltung bei dem Telegraphenwesen ein Deficit von 13 Millionen habe, müsse aber daran festgehalten werden, dafs die Gesammteinnahme der Post auf diesem Gebiete nicht herabgesetzt werde. In der Art der Gebührenfestsetzung habe die Commission allerdings einen ganz anderen Weg eingeschlagen, wie die Postverwaltung. Die Regierungsvorlage wolle die Gebühr gliedern in Grundgebühr und Gesprächsgebühr, die Commission schlage dagegen eine Bauschgebühr vor, da sie den Tarif der Regierung für zu complicirt erachte. Um den einzelnen Bedürfnissen der Interessenten möglichst entgegenzukommen, seien dem Publikum in der Vorlage drei Wege gegeben: ein-

mal ein Weg für alle diejenigen, welche das ganze Jahr über und zwar ohne Beschränkung ihren Fernsprecher benutzen wollen, ein zweiter für solche, die von vornherein wissen, dafs sie nur selten von dem Apparate Gebrauch machen werden, und ein dritter endlich für solche, die sich nur einen Theil des Jahres in der Wohnung befinden, in welcher der Apparat aufgestellt ist, und die deshalb hart getroffen werden würden, wenn sie für das ganze Jahr zahlen müfsten. Von einzelnen Mitgliedern der Commission sei der Standpunkt vertreten worden, dafs der Satz von 150 Mark in keinem Orte überschritten werden dürfe, zumal eine weitere Ausdehnung des Fernsprechers ohne Weiteres zu einer Erhöhung der Einnahmen führen werde.

»Hier wurde nun«, so führte der Redner aus, »wie ich glaube, in überzeugender Weise von der Reichs-Postverwaltung nachgewiesen, dafs auf diesem Gebiete dieses Verkehrs jene allbekannte Regel nicht Platz greift, wonach eine Herabsetzung der Gebühren ohne Weiteres zu einer Steigerung der Frequenz führt. Es wurde nachgewiesen, dafs jede Erweiterung nicht nur die Kosten an sich vermehrt, sondern dafs, besonders in gröfseren Städten, die Erweiterung des Verkehrs die Ausgaben in geometrischen Progressionen steigert. Es wurde hierbei auf die Nothwendigkeit Bezug genommen, an den Centralstellen des Fernsprechwesens kostspielige Einrichtungen zu treffen, die erforderlich sind, wenn die Mitgliederzahl steigt. Vor Allem wurde aber auch darauf hingewiesen, dafs jetzt in den grofsen Städten Rückstromanlagen erforderlich sind angesichts der Verwendung der elektrischen Kraft für andere Verkehrszwecke innerhalb der grofsen Städte, so dafs die Starkströme der Strafsenbahnen in Collisionen kommen mit den Schwachströmen der Telephone und Telegraphen. Die Einrichtungen, die hierfür erforderlich sind, doppelte Drähte, sind aufserordentlich kostspielig und gerade jetzt viel kostspieliger, als sie früher waren, da der Preis des Kupfers wesentlich in die Höhe gegangen ist. Es wurden in dieser Beziehung noch zahlreiche technische Ausführungen gemacht, die die Commission überzeugten, dafs man in der That nicht so summarisch hier vorgehen könne, einfach den Tarif herabzusetzen in der sicheren Hoffnung, dafs sich dann die Mehreinnahmen von selbst einstellen würden. Die Commission ist also nur dazu übergegangen, den Tarif zu gliedern, und hat darauf verzichtet, ihn summarisch herabzusetzen.«

Bei Feststellung des Tarifs sei die Reichs-Postverwaltung zur Berechnung der Gebühr nach der Durchschnittszahl der Gespräche in jedem Orte gekommen. Die Commission erachte es indefs für ungerechtfertigt, jeden Anderen dafür verantwortlich zu machen und zu strafen, dafs er geschwätzige Nachbarn hat. Man habe es daher für das richtigste gehalten, nur die Zahl der Angeschlossenen und nicht die Zahl der in einem Netze geführten Gespräche zu Grunde zu legen, und habe hierauf das System aufgebaut.

Bei der Abstimmung wurde der § 1 sodann nach den Beschlüssen der Commission angenommen.

Der § 2 hatte in der Commission folgende Fassung erhalten:

Die Bauschgebühr beträgt

in Netzen von nicht über 50 Theilnehmeranschlüssen ...	80 Mark,
bei mehr als 50 bis einschliefslich 100 Theilnehmeranschlüssen ...	100 -
bei mehr als 100 bis einschliefslich 200 Theilnehmeranschlüssen ...	120 -
bei mehr als 200 bis einschliefslich 500 Theilnehmeranschlüssen ...	140 -

bei mehr als 500 bis einschliefslich 1000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 150 Mark,
bei mehr als 1000 bis einschliefslich 5000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 160 -
bei mehr als 5000 bis einschliefslich 20 000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 170 -
bei mehr als 20 000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 180 -
jährlich für jeden Anschlufs, welcher von der Vermittelungsstelle nicht weiter als 5 km entfernt ist. In Netzen mit mehreren Vermittelungsstellen wird diese Entfernung von der Hauptvermittelungsstelle gerechnet.

Theilnehmer, welche die Bauschgebühr zahlen, sind berechtigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit anderen Theilnehmern desselben Netzes Dritten unentgeltlich zu gestatten.

Hierzu lag folgender Abänderungs-Antrag der Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) und Eickhoff vor:

Der Reichstag wolle beschliefsen:

§ 2 al. 1 zu fassen, wie folgt:

Die Bauschgebühr beträgt

in Netzen von nicht über 50 Theilnehmeranschlüssen . . . 50 Mark,
bei mehr als 50 bis einschliefslich 100 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 75 -
bei mehr als 100 bis einschliefslich 1000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 100 -
bei mehr als 1000 bis einschliefslich 5000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 125 -
bei mehr als 5000 Theilnehmeranschlüssen . . . . . 150 -
jährlich für jeden Anschlufs, welcher u. s. f.

Der Berichterstatter, Abgeordnete Dr. Hasse, bemerkte, dafs zu diesem Paragraphen in der Commission zahlreiche Anträge vorgelegen haben, von denen einige eine Ermäfsigung der Gebühr bezweckt hätten bis zum Mindestsatze von 50, sogar 40 Mark herab, andere dagegen die Gebühren für grofse Städte hätten erhöhen wollen bis zu 190 Mark. Redner bat, die Fassung, welche die Commission nach reiflicher Ueberlegung gewählt habe, anzunehmen und den Antrag Dr. Müller und Genossen abzulehnen.

Der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) begründete seinen Antrag damit, dafs die darin angegebenen niedrigen Gebührensätze nothwendig seien, wenn die Gebührenordnung auf die Dauer haltbar sein solle. Bei den hohen Sätzen der Commission sei dies nicht denkbar. Im Uebrigen sei der Tarif der Commission ebenso complicirt wie der Regierungsentwurf, da auch bei dem neuen Tarife zwei verschiedene Grundsätze zur Geltung kommen, der der Bauschgebühr und der der Einzelgebühr. Redner kommt dann eingehend auf das System der Einzelgebühren zu sprechen, dem er in der Theorie den Vorzug giebt, da diese Art der Gebührenerhebung die gerechteste sei; in der Praxis stellen sich dem System indefs wichtige Hindernisse entgegen, da richtig gehende Zählapparate bis jetzt nicht vorhanden seien. Bei dem gemischten System würden zweifellos Ungerechtigkeiten vorkommen, da immer nur der Anrufende für ein Gespräch in Anspruch genommen werde, nicht der Angerufene. Es gebe aber Geschäfte, welche den Fernsprecher lediglich halten, um angerufen zu werden. Derartige Geschäfte würden, wenn der Commissionsentwurf durchginge, Einzelgebühren entrichten; die Post ginge also beim Verkehre solcher Theil-

nehmer mit Angeschlossenen, welche die Bauschgebühr entrichtet hätten, ihrer Einnahme verlustig. Ebenso würden die Theilnehmer in den Vororten, beispielsweise von Berlin, die Einnahmen der Post schmälern können, indem sie sich mit ihren Lieferanten in Berlin, die gegen Bauschgebühr angeschlossen wären, zu bestimmten Stunden anrufen liefsen, so dafs sie ihre Bestellungen abmachen könnten, ohne eine Gebühr für die Gespräche zu entrichten. Derartige Uebelstände seien ausgeschlossen, wenn der Tarif nach seinem Antrag einheitlich und billig gestaltet werde.

Die auf Grund von Darlegungen der Vertreter der Reichs-Postverwaltung von dem Berichterstatter gemachten Angaben, dafs die Einnahmen im Telephonwesen nicht in dem Mafse steigen wie die Zahl der Anschlüsse, erkannte Redner nur insoweit als richtig an, als es sich um die einmaligen Ausgaben handele; dagegen glaube er nicht, dafs auch die laufenden Ausgaben in demselben Mafse wachsen, da man die Beamtenkräfte um so nutzbringender verwerthen könne, je lebhafter der Verkehr auf den Aemtern werde.

»Bei der Bedeutung des Fernsprechwesens für alle Volkskreise«, so schlofs Redner, »sollte ich meinen, wäre es doch im höchsten Mafse wünschenswerth, dafs wir das Telephon mehr und mehr auch für die kleinsten Städte, auch für das platte Land allgemein zugänglich machten. Ich werde daher für alle Erleichterungen stimmen, welche im Fernsprechgebührenwesen beantragt werden sollten, möchte Sie aber bitten, in erster Linie dafür zu sorgen, dafs die Bauschgebührensätze so normirt werden, dafs wir des Nothbehelfs einer Einzelgebührenberechnung ganz entbehren können.«

Hierauf erwiderte der Staatssekretär des Reichs-Postamts Folgendes:

»Meine Herren, ich möchte auf die Ausführungen des Herrn Vorredners nicht eingehen, soweit sie sich auf den § 5 beziehen. Nach verschiedenen Richtungen hin ist dieser Paragraph gestreift worden; ich glaube aber, wir werden später noch Gelegenheit haben, uns über die Zweckmäfsigkeit dieses Paragraphen auseinanderzusetzen. Ich möchte mich speciell an den Antrag halten und an die Ausführungen, die zur Begründung desselben gemacht sind. Zunächst, meine Herren, habe ich verschiedentlich — durch Zahlen und durch eine ganze Reihe von Beispielen, wie, glaube ich, auch der Herr Vorredner bestätigen wird — darzulegen versucht, dafs die Erträgnisse eines Netzes in Procenten der in dasselbe hineingesteckten Anlage- und Unterhaltungskosten höher sind, je geringer die Zahl der Theilnehmer ist. Man sollte eigentlich meinen, je mehr Theilnehmer, desto billiger wird die Sache, desto mehr Erträgnisse liefert die Fernsprecheinrichtung. Gerade umgekehrt liegen die Verhältnisse; natürlich, weil jeder der 40 000 Theilnehmer z. B. in Berlin mit jedem anderen sprechen will, also für jeden einzelnen 40 000 neue Vorrichtungen zur Ausführung der Verbindungen gemacht werden müssen.

Nun, meine Herren, ist schon nach § 7 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892, wenn es sich um Ermäfsigungen handelt, der Reichskanzler ermächtigt, solche Ermäfsigungen einzuführen; nur im Falle der Erhöhung der Gebühren sind die gesetzgebenden Körperschaften zu befragen. Hier handelt es sich aber nirgends um eine Erhöhung, sondern um eine fortgesetzte Herabsetzung, die jetzt im Gesetz Aufnahme finden soll. Ich habe eine Berechnung aufstellen lassen, wie hoch gegen die jetzigen Einnahmen der Gebührenausfall sein würde, und da ergiebt sich, dafs bereits bei dem jetzigen Stande nach dem Antrage des Herrn Abgeordneten Müller ein Ausfall von 4 517 000 Mark eintreten müfste.

(Hört, hört! rechts.)

Eine solche Summe würde einfach hinausgethan.

Weiter habe ich der hohen Commission seiner Zeit mitgetheilt, dafs wir eine grofse Zahl von Neuanlagen, vor Allem aber den Ausbau der bestehenden Anlagen zum Doppelleitungssystem vornehmen müssen. Ich habe den Herren die Anschläge vorgelegt und gezeigt, dafs allein z. B. für Berlin, welches zur Zeit noch das Einleitersystem besitzt, um das Doppelleitersystem einzuführen, 8 Millionen hineingebaut werden müssen. Wo soll die Verzinsung für diese Kapitalien herkommen? Die vorgelegten Kostenanschläge beliefen sich in Summa auf 37 Millionen; rechnen Sie nun blos 10 % von diesen 37 Millionen für Unterhaltungs- und Betriebskosten, so kommen zu einem Ausfalle von 4 517 000 noch diese 3 700 000 Mark Verzinsung hinzu; im Ganzen ergeben sich also Ausgaben von über 8 Millionen Mark. Das sind doch immerhin Zahlen, die zeigen, wie bedenklich ein solcher Vorschlag sein mufs.

Auf der einen Seite, meine Herren, bin ich allerdings vollkommen damit einverstanden, dafs das Telephon Jedermann zugänglich sein mufs, wie dafs es heutzutage selbst für eine ganze Menge von Kleinbetrieben von höchstem Werthe ist. Aber immerhin, meine Herren, dient es vorzugsweise besonderen Interessen und ich meine, man soll die Kosten dafür nicht auf die gesammten Steuerzahler abwälzen, sondern es mufs derjenige, welcher solche Einrichtungen benutzt, auch entsprechend dafür bezahlen. Nun glaube ich, der Herr Abgeordnete Dr. Müller wird mit mir einer Ansicht darüber sein, wir wünschen doch beide eine erhebliche Ausbreitung unseres Telephonnetzes. Wenn wir sie aber wünschen, dann müssen wir auch darauf sehen, dafs entsprechende Erträgnisse da sind. Sie können sich überzeugt halten, auch wenn ich die besten Ausführungen machte, wir würden nicht die Zustimmung der verbündeten Regierungen dazu erhalten, dafs für Sonderzwecke einer zwar nicht geringen, aber immerhin doch beschränkten Zahl von Personen — ich will mal annehmen, wir haben in Deutschland zur Zeit 200 000 Theilnehmer; es mag selbst eine halbe Million sein — das viele Geld zinslos ausgegeben wird. Wer sich das ruhig überlegt, der mufs sich sagen: wir müssen immer von denen, die diese Anlage benutzen, erwarten, dafs sie so viel zahlen, dafs sich das Anlagekapital verzinst, und die Unterhaltungskosten davon gedeckt werden. Der Herr Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) wird mir daher auch zugeben müssen: wir gefährden durch einen solchen herabgesetzten Tarif die ganze Weiterentwickelung und ich kann immer nur die Versicherung geben — ich glaube, ich bin mir darin in keiner Weise untreu geworden —, dafs es mein Bestreben ist, die Gebühren so weit als möglich herabzusetzen. Bei allem Entgegenkommen in dieser Richtung dürfen wir aber nicht dahin kommen, wohin der Herr Abgeordnete Dr. Müller gelangt ist. Ich habe den Herren in der Commission das gesammte Material über die Fernsprechgebühren in den grofsen Städten des Auslandes vorgelegt; ich habe den Herren z. B. gezeigt, dafs in New-York, wenn ich mich recht erinnere, für die geringste Gesprächszahl, d. h. jährlich 500 bis 600 Gespräche, die Gebühr jährlich rund 380 Mark beträgt. Bei 1500 Gesprächen jährlich werden über 600 Mark entrichtet u. s. w. Sehen Sie sich die Sätze in Frankreich, in England an — ich habe Ihnen ja das gesammte Material vorgelegt —, so werden Sie mir zugeben müssen, dafs zur Zeit die grofsen Städte bei uns zweifellos ein wesentliches Präcipuum haben. Ich erkenne voll und ganz an, dafs wir für die kleineren Telephonnetze in der Provinz das Bestreben haben müssen, die Sätze herunterzusetzen. Nehmen Sie eine kleine Stadt an, nehmen Sie eine Gegend auf dem Lande an, wo sich eine Zahl von Theilnehmern findet, so werden Sie immer

hören, dafs die Herren den Anschlufs nicht verlangen, um mit einander zu verkehren, sondern dafs sie um Anschlufs bitten, um Ferngespräche zu führen, und wenn die Herren die Sätze zusammenrechnen, werden sie finden, dafs, da die Grundgebühr 80 Mark beträgt, und jedes Ferngespräch 20 Pfennig kostet, als niedrigster Satz für das Land, wenn täglich nur ein Ferngespräch stattfindet, der Satz von 152 Mark herauskommt. Das ist also schon höher als der zur Zeit für Berlin bestehende niedrigste Satz. Die Rechnung wird noch schlecher für die ländliche Bevölkerung resp. die kleineren Städte, wenn die Herren annehmen, dafs statt eines mehrere Gespräche täglich geführt werden und dafs auch Gespräche über die geringste Entfernung von 25 km hinaus gewünscht werden, die entsprechend mehr kosten.

Ich möchte daher glauben, meine Herren, dafs es correct ist, bei der grofsen Zahl der Theilnehmer, die in den grofsen Städten vorhanden ist, und bei der Möglichkeit, mit allen diesen Personen — wenn ich auch gern zugebe, dafs Jeder, der sich in Berlin anschliefsen läfst, nicht die Absicht hat, mit allen Angeschlossenen im Jahre sich zu unterhalten — Gespräche führen zu können, eine höhere Gebühr zu verlangen. Ich möchte daher die Herren bitten, dafs sie dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) nicht Folge geben. Denn, wie ich schon ausgeführt habe, er würde nur dazu führen, anscheinend eine Verbilligung in der Summe, aber in der That zweifellos eine Beschränkung der Ausbreitung des Telephonnetzes herbeizuführen, und es gilt mir als vollständig sicher, dafs wir niemals die Zustimmung bekommen würden zur Anlage von Geldmitteln nach dieser Richtung, sowie die Gelder sich nicht nutzen.«

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) bat gleichfalls, den Antrag Dr. Müller abzulehnen und für die Commissionsvorschläge zu stimmen. In der Commission sei das Menschenmögliche gethan, um die Fernsprechgebühren in den kleinen und kleinsten Netzen herabzusetzen. Dieses Bestreben habe aber seine natürliche Grenze, da der Post ein wesentlicher Einnahmeausfall nicht entstehen dürfe. Auf der einen Seite werde eine Erhöhung der Beamtengehälter verlangt, auf der anderen immer weitere Herabsetzung der Gebühren. Dies lasse sich mit dem besten Willen nicht vereinigen. Der von der Commission vorgeschlagene Tarif sei nicht willkürlich; er entspreche den Kosten, welche die Fernsprechanschlüsse in den verschiedenen grofsen Städten verursachen. Zwar habe er in der Commission selbst beantragt, die Gebühren von 80 und 100 Mark noch herabzusetzen. Nach den durch Zahlenmaterial unterstützten Darlegungen des Staatssekretärs sei er jedoch genöthigt worden, diese Anträge zurückzuziehen. Im Uebrigen sei der Sprung von 150 auf 80 Mark schon eine riesige Erleichterung. Redner hofft, dafs der Reichskanzler von der Befugnifs, die Gebühr zu ermäfsigen, Gebrauch machen werde, sobald es die Sachlage gestatte.

Auch der Abgeordnete Cahensly bat, den Commissionsentwurf anzunehmen, den Antrag Dr. Müller dagegen abzulehnen.

Hierauf ergriff der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) nochmals das Wort. Mit dem von dem Staatssekretär berechneten Gebührenausfalle könne er sich nicht einverstanden erklären, denn es sei hierbei nicht in Betracht gezogen, dafs in den grofsen Netzen bei Annahme der Commissionsfassung viele Theilnehmer sich gegen Einzelgebühren anschliefsen würden; hierdurch würde ein ganz erheblicher Gebührenausfall entstehen. Ferner würde bei Herabsetzung der Gebühren doch auch der Verkehr zunehmen und würden damit die Erträgnisse gesteigert werden. Bei den Beispielen aus fremden Ländern habe der Staatssekretär gerade Ausnahmeverhältnisse herausgegriffen; anders ver-

halte es sich beispielsweise in den skandinavischen Reichen. Redner ging sodann auf die telephonischen Einrichtungen in Schweden und Norwegen näher ein. In Schweden betrage die Jahresgebühr für einen Anschlufs bei einer Entfernung von 2 km von der Centralstation in der Regel nur 90 Mark, in den kleinen Städten sogar nur 56 bis 60 Mark, ebenso schwanke die Gebühr in Norwegen je nach der Ausdehnung der Städte zwischen 45 und 90 Mark. Das, was dort möglich sei, müsse sich auch bei uns ohne Deficit erreichen lassen; denn es sei nicht wohl denkbar, dafs der Privatbetrieb um so viel billiger arbeite als der Staatsbetrieb. Dafs die Anlage von Doppelleitungen einen grofsen Kostenaufwand erheische, sei zweifellos; es sei jedoch fraglich, ob solche Festlegung werbenden Kapitals aus den Betriebserträgen zu decken sei. Redner warnte zum Schlusse, die Rückkehr zu klaren Verhältnissen dadurch zu erschweren, dafs man der Reichs-Postverwaltung eine Erhöhung der Gebühr ermögliche, welche nicht wieder rückgängig gemacht werden könne.

Der Staatssekretär erwiderte hierauf:

»Wenn ich auch Herrn Dr. Müller zugeben will, dafs die von mir angeführten Beispiele New-York und London vielleicht abnormale Verhältnisse darstellen gegenüber Deutschland, so mufs ich doch hervorheben, dafs in den beiden angrenzenden Ländern Frankreich und Oesterreich doch ähnliche wirthschaftliche Verhältnisse vorliegen wie bei uns — und doch sind auch sie theurer als wir.

Herr Dr. Müller hat den einen springenden Punkt angeführt: während wir bis zu 5 km von der Vermittelungsstelle einen Preis haben, geht das in den nordischen Reichen nur bis zu 2 km. Aber gerade mit der wachsenden Entfernung kommen zweifellos erhebliche Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der Anlagen. Ich stimme weiter mit Herrn Singer überein: was thun jene Verwaltungen für ihre Angestellten? was müssen wir im Staatsbetriebe tragen für Wittwen- und Waisengeld und Pensionen! Nahezu 20 Millionen Mark jährlich. Die Beamten, die nicht mehr brauchbar sind, bekommen dort dagegen eine sogenannte Abfindungssumme, eine sehr bescheidene — ich will die Summe nicht nennen, Sie würden sich vielleicht über die Kleinheit wundern — und der Staat ist jegliche Verpflichtung gegen die Leute los. Also es kann eine Staatsverwaltung nicht so billig arbeiten wie eine Privatgesellschaft, die nach der Ausnutzung der Arbeitskraft ihre Angestellten einfach bei Seite schiebt. Vergessen Sie doch ferner nicht, dafs gerade in den nordischen Reichen scheinbar niedrigere Gebühren dadurch herbeigeführt sind, dafs die Privaten eine Summe von Leistungen bei den Anlagen haben übernehmen müssen! Sehen Sie sich einmal die dortigen Verhältnisse an bezüglich der Locale, der Heizung und Beleuchtung, der Angestellten! Hierfür haben die Theilnehmer theilweise besonders aufzukommen. Wenn eine Gemeinde dort eine ältere Dame hinsetzt, so ist die natürlich viel billiger, als wenn wir einen jungen Postassistenten hinstellen müssen.

(Heiterkeit.)

Man kann also da nicht so ohne Weiteres Vergleiche anstellen, sondern mufs die Verschiedenartigkeit aller Verhältnisse in Betracht ziehen. Wir wissen nicht genau, wie das Finanzergebnifs ist. In Schweden ist, wie ich schon damals angeführt habe, ein System vorhanden, welches billiger arbeitet, und der Mann, der dort an der Spitze steht, schafft Unendliches. Aber wir haben auch dort — und das würde gerade ihren Ansichten nicht entsprechen! — eine Monopolisirung der Herstellung aller Fabrikate. Während bei uns die Telephonie alle ihre Apparate von der Privatindustrie bezieht, hat dort der Staat eigene Fabriken errichtet. Ich glaube, unter Umständen würden auch

wir mit solchen Fabriketablissements vielleicht etwas billiger arbeiten können. Das Privatkapital will verdienen, wenn es solche Anlagen sich schafft; aber immerhin glaube ich, dafs, wenn viele sich an der Herstellung solcher verschiedenartiger Erzeugnisse betheiligen, wir dadurch an der Spitze marschiren und uns die besten Apparate beschaffen können, während, wenn in Zukunft dort vielleicht einmal kein so tüchtiger Mann an der Spitze der Verwaltung steht, die ganze Einrichtung vielleicht nicht die Entwickelung nehmen wird als augenblicklich.

Ich glaube, alle Erwägungen, die der Herr Abgeordnete Müller angestellt hat, führen zu dem umgekehrten Resultat. Sie zeigen uns, dafs bei den Verhältnissen, wie sie in Deutschland bestehen, wir zweifellos zur Zeit einen zu billigen Tarif für die grofsen Städte und einen zu theueren für die mittleren Städte und das platte Land haben. Hierin den Ausgleich lediglich nach unten zu suchen, ist unmöglich; wir müssen die wirklichen Kosten zu Grunde legen und daher nach oben auch erhöhen.

Ich möchte hier noch — was ich vorhin vergessen habe — die Frage aufwerfen: was kostet z. B. in einer gröfseren Stadt Schwedens, selbst in der Hauptstadt, ein Lokal für ein Fernsprechamt? Wir haben hier in Berlin solche Aemter noch zum Theil in Privatgebäuden und da mufs ich für ein solches Lokal 40 000 Mark Miethe bezahlen. Das mufs doch in irgend einer Form aufgebracht werden! Die Miethskosten sind zweifellos heute in den grofsen Städten so hoch und bilden ein so erhebliches Moment im ganzen Budget, dafs sie nicht aufser Anschlag gelassen werden können.«

Bei der Abstimmung wurde darauf der Antrag Dr. Müller (Sagan) abgelehnt und der § 2 in der Fassung der Commission angenommen.

Die §§ 3 und 4 der Regierungs-Vorlage, welche in Folge der grundsätzlichen Aenderung der Gebühr überflüssig geworden sind, wurden den Commissionsbeschlüssen entsprechend ohne Discussion abgelehnt.

§ 3 des Commissionsentwurfs, bisher § 5, wurde sodann, gleichfalls ohne Discussion, angenommen.

§ 4, bisher § 7, hatte in der Commission nachstehende Fassung erhalten:

> An Orten ohne Fernsprechnetz wird für jeden Theilnehmeranschlufs, welcher nicht mehr als 5 km von der Vermittelungsstelle entfernt ist, eine Bauschgebühr von 80 Mark für den Anschlufs erhoben.

Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) bemerkte hierzu, dafs die von dem Staatssekretär angeführte Thatsache, dafs sich die Jahresgebühr in Norwegen auf Leitungen von nur 2 km Länge beziehe, während für das deutsche Reichs-Postgebiet Leitungen von 5 km in Frage kommen, in Wirklichkeit ohne Bedeutung sei, da z. B. in Berlin die durchschnittliche Länge der Leitungen nur 1,5 km betrage.

Der § 4 wurde sodann in der Commissionsfassung angenommen.

Vom Abgeordneten Gamp lag ein Antrag vor, hinter § 4 folgenden § 4a einzuschalten:

> Der Bau und die Instandhaltung der Sprechleitungen zum Anschlufs an ein Fernsprechnetz von nicht über 25 Theilnehmeranschlüssen kann den Betheiligten auf deren Kosten überlassen werden.
>
> Die Gesprächsgebühr beträgt bei der Benutzung dieser Leitungen 5 Pfennige für jede Verbindung, soweit nicht die höheren Sätze des § 7 zur Anwendung kommen.

Antragsteller Gamp führte hierzu Folgendes aus:

Im Interesse des platten Landes und der kleinen Städte sei es sehr erwünscht, wenn die Telephongebühren noch mehr, als es durch die Vorlage geschehe, herabgesetzt würden. Er habe sich jedoch überzeugt, dafs dies bei Festhaltung der von der Reichs-Postverwaltung aufgestellten Grundsätze nicht möglich sei, daher schlage er einen anderen Weg vor. Die

Staatsverwaltung könne nämlich die Stangen nie so billig beschaffen, wie der Privatmann, da sie das Material von weit her beziehe und grofse Kosten an Transport, für Zwischenhandel, Imprägnirung und Numerirung der Stangen zahlen müsse. Ebenso verhalte es sich mit den Arbeitslöhnen, zu denen noch die Kosten für Aufsicht und u. U. für die höheren Beamten, welche die Anlagen abzunehmen haben, hinzukommen. Alles dies könne der Privatmann, der die Ausführungsarbeiten ohne besondere Kosten durch seine Leute machen lassen könne, ungleich billiger bewirken. Hierzu komme noch, dafs letztere vielfach nicht genöthigt seien, sich der öffentlichen Wege zu bedienen, sondern ohne Umwege die Leitungen bauen können, so dafs dadurch 10, 20, 30 v. H. der Kosten erspart würden. Es liege daher nahe, die Herstellung solcher Anlagen den Privaten zu überlassen, sofern diese die nöthigen Bedingungen erfüllt hätten. Die Reichs-Postverwaltung sage zwar, der Antrag sei unnöthig, da diese Möglichkeit jetzt schon bestehe. Es sei aber doch ein Unterschied, ob der Reichskanzler nur befugt sei oder ob ein Factor der Gesetzgebung es ausdrücklich ausspreche, dafs den Betheiligten die Ausführung von Anlagen solle überlassen werden können; denn der Reichstag spreche damit aus, dafs in geeigneten Fällen die Ausführung den Privaten überlassen werden solle. Namentlich sei ferner Werth darauf zu legen, dafs für solche Fälle die Sprechgebühr gesetzlich festgelegt und dafs dies nicht etwa der Postverwaltung überlassen werde.

Redner ist der Ansicht, dafs dieser Antrag auch vielleicht einen Weg schaffe, die Arbeitshäufung in den Centralstellen einzuschränken. Im Eisenbahnwesen liege der Fall ähnlich; die grofsen Verkehrslinien seien vom Staate gebaut worden, die kleinen Linien habe man den Provinzen und den Kreisen überlassen und schliefslich überlasse man jetzt auch anstandslos die Ausführung kleinerer Bahnen den betheiligten Gemeinden und Privatpersonen.

Zum Schlusse bat Redner, einen Uebelstand zu beseitigen, der die Fiscalität der Reichs-Postverwaltung zu sehr hervortreten lasse, das sei die Bestimmung, dafs Telephonanlagen nur dann errichtet werden, wenn die Betheiligten einen Betrag von 10 v. H. der Anlagekosten gewährleisten. Die Postverwaltung übertreffe hierin sogar die Eisenbahnverwaltung, welche vielfach auch solche Eisenbahnen erbaue, von denen sie erst in der Zukunft eine Rente erwarte. Für die Postverwaltung sei die erwähnte Bestimmung vielleicht bequem und angenehm, aber das platte Land müsse sehr darunter leiden. Die 10 v. H. bilden nicht blos die Entschädigung für den Bau der Leitung, sondern auch für deren Bedienung; diese sei aber in den verschiedenen Gegenden des Reichs sehr verschieden kostspielig. Redner bat daher um Aenderung der Bestimmungen über die Garantieleistung und empfahl sodann seinen Antrag zur Annahme; denn selbst wenn man der Ansicht sein sollte, die Postverwaltung wäre berechtigt, nach Mafsgabe des Antrags zu verfahren, und selbst wenn die Post erklären würde, sie würde in solchen Fällen nur eine Sprechgebühr von 5 Pfennig erheben, so erscheine es doch richtig, einen so wichtigen Grundsatz in das Gesetz aufzunehmen.

Zur Frage der Gewährleistung von 10 v. H. der Anlagekosten bei Neuanlagen bemerkte der Staatssekretär:

»Der Herr Präsident und das hohe Haus werden mir vielleicht gestatten, wenigstens auf den letzten Theil der Ausführungen des Herrn Abgeordneten einzugehen, obwohl ich glaube, dafs diese Ausführungen mehr zum Etat gehört hätten. Es handelt sich um die Frage wegen der 10 %, obgleich die meiner Ansicht nach hiermit auch in keinem Zusammenhange stehen. Also kurz zur Klarstellung, meine Herren! Es geht jährlich eine Unzahl

von Anträgen zur Herstellung von öffentlichen Fernsprechanlagen bei der Reichs-Postverwaltung ein. Wie sollen wir nun materiell anders prüfen, ob ein Bedürfnifs vorliegt, als dafs man erörtert: so und so viel mufs einkommen, damit die Anlage sich rentirt—? Das ist meiner Ansicht nach wirthschaftlich ein ganz correcter Standpunkt; denn die berühmten 10 %, die mir entgegengehalten werden, sind das Roherträgnifs der ersten Anlagekosten; dem gegenüber stehen für die Verwaltung noch besonders die Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb. Ich glaube, es giebt kein anderes Mittel, als zunächst nur da Anstalten zu bauen, wo die Betreffenden sagen: wir sind bereit, die geforderte Garantie zu leisten. Wenn sie aber nicht dazu bereit sind, so liegen immer so viel Anträge vor, dafs die vom Reiche bewilligten Mittel aufgebraucht werden. In zukünftiger Zeit, wenn der hohe Reichstag noch weitere Mittel zur Verfügung stellt, werden wir auch in der Lage sein, vielleicht nicht garantirte Anlagen und Leitungen zu bauen.«

Hierauf ergriff der Director im Reichs-Postamte Sydow das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Der Herr Abgeordnete Gamp will durch seinen Antrag der Telegraphenverwaltung die Befugnifs einräumen, dafs sie die Anlagen von kleinen Netzen den Theilnehmern überläfst. Diese Befugnifs besitzt die Verwaltung bereits. Im § 2 des Telegraphengesetzes ist ausdrücklich vorgesehen, dafs die Ausübung des Regals für einzelne Strecken und Bezirke an Privatunternehmer übertragen werden kann und Gemeinden unter gewissen Bedingungen überlassen werden mufs. Wenn von diesem Rechte in Bezug auf die Herstellung kleiner Fernsprechnetze bisher im Allgemeinen wenig Gebrauch gemacht wurde, so lag das daran, dafs das Bedürfnifs dazu bisher so gut wie nicht an uns herangetreten ist. Ich verkenne nicht, dafs mit der Ausdehnung der Fernsprechanlagen auf das platte Land der Standpunkt der Verwaltung ein etwas anderer wird und dafs es da in manchen Fällen zweckmäfsig sein kann, die Ausführung solcher Anlagen den Privaten zu überlassen. Ich glaube allerdings, dafs der Herr Abgeordnete Gamp die Vortheile, die den Privaten im Vergleiche zur Zahlung der Bauschgebühren von 80 Mark daraus erwachsen, überschätzt. Es ist ja leicht, eine betriebsfähige Anlage herzustellen; es ist aber nicht so ganz leicht, eine haltbare betriebsfähige Anlage herzustellen und die Unterhaltungskosten werden nicht so niedrig sein, wie der geehrte Herr Abgeordnete glaubt. Wenn ihm beispielsweise auf einer solchen von ihm hergestellten Anlage draufsen auf dem Lande der Sprechapparat entzwei geht, so müfste er sehr gewandte Arbeiter haben, wenn einer darunter wäre, der das richtig wieder herstellt.

(Zuruf rechts.)

— Man kann eine elektrische Anlage im Stande halten und doch noch kein Mikrophon zu reguliren im Stande sein. — Aber, wie gesagt, die Verwaltung steht an sich dem Gedanken nicht fern und ist nicht abgeneigt, in geeigneten Fällen auch solche kleinen Netze Privaten zur Ausführung zu überlassen, in welchen Fällen auch die Fernsprechgebühr von 5 Pfennigen diesseits für angemessen erachtet werden würde. Allerdings erschöpft der Antrag die Sache nicht. Die Verwaltung müfste noch weitere Bedingungen durch Reglement festsetzen. Sie mufs natürlich dafür sorgen, dafs die Leitungen und die Apparate gewissen Anforderungen an die Sprechfähigkeit genügen; denn wenn auf der Leitung eine Verständigung nicht möglich ist, so kann die Verwaltung sie nicht einführen, ohne dafs ihr von Dritten, die von weiter her mit dem Eigenthümer der Privatanlage sprechen wollen und keine Verständigung erzielen, Vorwürfe deshalb gemacht werden, weil sie an ihre Linien Anlagen anschliefst, auf denen keine Verständigung möglich ist.

In Summa: der Antrag giebt der Verwaltung Befugnisse, die sie schon hat, und zu deren Ausführung reglementarische Bestimmungen, welche die Verwaltung ebenfalls zu erlassen hat, nöthig sind. Ich glaube nicht, dafs es richtig ist, derartige Befugnisse im Gesetze festzulegen.

Vielleicht begnügt sich der Herr Antragsteller mit dieser Erklärung und zieht den Antrag zurück.«

Abgeordneter Dasbach erklärte sich für den Antrag, denn wenn die Postverwaltung schon jetzt die Befugnisse besitze, davon aber wenig Gebrauch mache, so rühre es daher, dafs die Sache dem Publikum nicht genügend bekannt sei. Schon aus diesem Grunde sei es zweckmäfsig, den Antrag in das Gesetz aufzunehmen. Im Uebrigen glaube er, dafs das Publikum schon für ebenso gute Apparate Sorge tragen werde, wie es jetzt bekomme, da ja auf das Land veraltete Apparate geliefert werden, welche man den Städtern nicht anbieten könne. Auch in Schweden, wo die Interessenten die Selbstkosten der Leitung tragen und jährlich 50 Kronen zahlen, komme das Publikum gut dabei weg. Eigentlich sei es zweckmäfsig, der Verwaltung die Pflicht aufzuerlegen, dafs einem Interessenten die Herstellung seiner Anlage gestattet werde, aber er wolle keinen förmlichen Antrag nach dieser Richtung stellen. Redner kam dann nochmals auf die schwedischen Verhältnisse zu sprechen; er glaubt, dafs, wenn in Schweden trotz der Concurrenz zwischen Staats- und Privattelephon von beiden Anstalten gute Geschäfte gemacht werden, man auch in Deutschland nicht so ängstlich bezüglich der Rentabilität zu sein brauche und daher die in Schweden vorhandenen Bequemlichkeiten, zu denen auch der Fernsprechautomat gehöre, allmählich möglichst ausdehnen solle.

Dr. Müller (Sagan) will dem Antrage Gamp nur nach dem Vorschlage des Abgeordneten Dasbach zustimmen, d. h. wenn der Verwaltung ein Zwang, die Herstellung Privaten zu überlassen, auferlegt werde; denn er sei fest davon überzeugt, dafs die Bedürfnisfrage in keinem Dorfe und auf keinem Gutshofe verneint werden könne.

Der Staatssekretär erwiderte hierauf: »Meine Herren, mein Herr Commissar hat vorhin schon dem hohen Hause erklärt, dafs die Reichs-Postverwaltung den Anregungen wohlwollend gegenübersteht, dafs aber eine Aufnahme in das Gesetz sich doch nicht empfiehlt, da wir bereits jetzt das Recht, solche Anlagen zu genehmigen, besitzen. Dergleichen Vorschläge über Eventualfälle könnten zudem noch viele gemacht werden; sie werden aber ein Gesetz mehr belasten, als zur Klarstellung beitragen. Anders liegt aber die Frage meiner Ansicht nach, die von dem Herrn Abgeordneten Dasbach bereits gestreift und von dem Herrn Abgeordneten Müller aufgenommen worden ist, dafs eine Verpflichtung für die Verwaltung vorliegen soll, die Herstellung solcher Anlagen den Betheiligten zu überlassen. Ja, meine Herren, was bedeutet das? Durchbrechung des Regals! Und, meine Herren, wenn Sie den Weg gehen, dann, glaube ich, gehen Sie keinen gesunden Weg. Ich meine, wir müssen das Regal, welches durch die Postnovelle für den ganzen Postverkehr festgestellt ist, auch hier wahren; wir dürfen nicht eine Durchbrechung des Regals herbeiführen: und die liegt im Hintergrunde dieses modificirten Antrags des Herrn Abgeordneten Gamp.

Also ich bin bereit, auf die Sache einzugehen, in jedem einzelnen Falle die Sache zu prüfen, aber darüber hinaus bedauere ich sehr, auf den Vorschlag nicht eingehen zu können, wenn auch zur Zeit ein directer Antrag nach dieser Richtung nicht vorliegt.«

Der Abgeordnete Gamp zog darauf seinen Antrag zurück mit der Erklärung, dafs er zu dem Staatssekretär das Vertrauen habe, dafs er die Versprechungen erfüllen werde, die er im Reichstage gegeben habe.

Ohne Discussion wurden darauf

nach den Beschlüssen der Commission angenommen die § 5, bisher § 6, und § 6, bisher § 8.

Zu § 7, bisher § 9, war in der Commission der Antrag gestellt worden, die Gebühren bei einer Entfernung bis zu 25 km auf 15 Pf. festzusetzen. Die Vertreter der Postverwaltung hatten diesen Antrag jedoch als unannehmbar erklärt, da die Verwaltung bei diesem Satze die Selbstkosten nicht decken könnte. Dem Paragraphen war daher folgende Fassung gegeben worden:

Für die Benutzung der Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Netzen oder Orten mit öffentlichen Fernsprechstellen werden Gesprächsgebühren erhoben. Sie betragen für eine Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer

bei einer Entfernung

bis zu	25 km einschliefslich		20 Pf.,
- -	50 - -		25 -
- -	100 - -		50 -
- -	500 - -	1 Mark,	
- -	1 000 - -	1 -	50 -
von mehr als	1 000 km	2 - .	

Auf die Berechnung der Entfernung finden die Vorschriften im § 2 Abs. 2 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 358) sinngemäfs Anwendung.

In dieser Fassung fand der Paragraph die Genehmigung des Reichstags. Gleichfalls ohne Discussion wurden darauf angenommen § 8, bisher § 10, und § 8a (neu) in folgender Fassung:

§ 8.

Soweit sich die Gebühren vorher feststellen lassen, sind sie vierteljährlich im voraus fällig.

Auf die Einziehung der Telegraphengebühren einschliefslich der Fernsprechgebühren findet § 25 des Postgesetzes vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 347) Anwendung.

§ 8a.

1. Für dringende Gespräche wird die dreifache Gebühr (§ 9) erhoben.

2. Für Anschlüsse, welche nur während eines Theiles des Jahres benutzt werden, wird für jede angefangene Woche der Benutzungszeit der fünfzigste Theil der Bauschgebühr (§ 2), für jede Woche der übrigen Zeit des Jahres der fünfzigste Theil der Grundgebühr (§ 5) erhoben.

3. Die Fernsprech-Theilnehmer solcher benachbarten Orte, welche zufolge Anordnung des Reichskanzlers eine gemeinsame Ortstaxe für Briefe erhalten, dürfen mit den Netzen der anderen benachbarten Orte ohne Zuschlag sprechen; wollen sie von dieser Befugnifs Gebrauch machen, so haben sie, falls die Bauschgebühr in einem dieser Nachbarorte höher ist, als die in ihrem eigenen Netze, an Stelle der letzteren jene höhere Bauschgebühr zu zahlen. Die Theilnehmer sind berechtigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit Theilnehmern der anderen benachbarten Orte, mit denen sie selbst für die Bauschgebühr sprechen dürfen, Dritten unentgeltlich zu gestatten.

Dem § 9, früher § 11, war durch die Commission folgende nur redactionell von der Regierungsvorlage abweichende Fassung gegeben worden:

§ 9.

Die Bedingungen für die Benutzung der Fernsprecheinrichtungen und die Gebühren für den Fernsprechverkehr werden, soweit vorstehend nicht Bestimmungen getroffen sind, durch Anordnung des Reichskanzlers festgesetzt.

Der Reichskanzler bestimmt insbesondere:

1. die Zuschläge zur Bausch- und Grundgebühr für Anschlüsse, welche weiter als 5 km von der Hauptvermittelungsanstalt entfernt sind, für die Hergabe besonderer Apparate und für die Benutzung besonders kostspieliger Sprechleitungen;
2. die Zuschläge zur Gesprächsgebühr für Verbindungen zur Nachtzeit;
3. die Gebühren für Anschlüsse, welche mehreren Personen unter Benutzung einer und derselben Anschlufsleitung gewährt werden;
4. die Gebühren für die Benutzung öffentlicher Fernsprechstellen und für die Uebermittelung von Telegrammen durch den Fernsprecher;
5. die Gebühren für die Verlegung oder die vorzeitige Aufhebung von Sprechstellen;
6. die Gebühren für die Gesprächsverbindungen im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirksverkehr, unbeschadet der Bestimmungen in § 8a Nr. 3;
7. die Gebühren für die besonderen Telegraphenanlagen und die Nebentelegraphenanlagen;
8. die Festsetzung von Bauschgebühren für die Benutzung von Fernleitungen zur Nachtzeit;
9. die Gebühren für die Benutzung der Verbindungsanlagen nach dem Ausland, unbeschadet der Bestimmungen im § 52 Abs. 3 der Reichsverfassung.

Die Anordnungen des Reichskanzlers sind bekannt zu machen.

Hierzu lag ein Antrag des Abgeordneten Dr. Oertel (Sachsen) vor, bei Nr. 2 statt

»die Zuschläge zur Gesprächsgebühr«

zu setzen:

»die Gebühr«.

Dr. Oertel erklärte hierzu, dafs der Antrag lediglich formaler Natur sei.

Zu Nr. 1 dieses Paragraphen bat Redner den Herrn Reichskanzler und seine zuständigen Vertreter, das gröfstmöglichste Wohlwollen, dessen sie fähig seien, walten zu lassen, da diese Nr. 1 für das flache Land von gröfster Wichtigkeit sei. Bis jetzt habe das Fernsprechwesen für den Landwirth noch wenig Bedeutung; es sei daher das nobile officium des Herrn Reichskanzlers, im Verordnungswege den Nachtheil auszugleichen, den der Landwirth gegenüber dem Städter habe.

Abgeordneter Dr. Arendt bemerkte anknüpfend an Nr. 3 des § 9, er nehme an, dafs unter die in Nr. 3 erwähnten Gebühren auch die sogenannten Hausanschlüsse fallen. Die Einrichtung der letzteren verdiene die volle Sympathie, da hierdurch Kreise herangezogen würden, welche sonst dem Fernsprechnetze fern bleiben würden. Es sei deshalb wünschenswerth, dafs von der Befugnifs, welche dem Herrn Reichskanzler gegeben ist, diese Hausanschlüsse zu tarifiren, in dem Sinne Gebrauch gemacht werde, dafs die Sätze trotz der Erhöhung der Bauschvergütung in grofsen Städten nicht erhöht werden.

Der Staatssekretär entgegnete:

»Ich kann nur erklären, dafs die Hausanschlüsse unter die Zusatzerklärungen § 9 sub 3 fallen, und es, wie auch in den übrigen Fällen, in meiner Absicht liegt, keineswegs mit einer Erhöhung nach dieser Richtung hin vorzugehen.«

Der § 9 wurde sodann unter Berücksichtigung des Antrags Dr. Oertel (Sachsen), im Uebrigen in der Fassung der Commission angenommen.

Ferner wurden ohne Discussion nach den Commissionsbeschlüssen angenommen § 10, bisher § 12, und § 11, bisher § 13.

Schliefslich fanden auch die Einleitung und Ueberschrift die Zustimmung des Reichstags.

Die dritte Lesung fand am 21. November statt. Zur Generaldiscussion hatte Niemand das Wort

verlangt. In der Specialdiscussion wurden sodann die §§ 1 bis 8 ohne Debatte angenommen.

Zu § 8a lag ein Antrag Dr. Arendt vor:

zu 2 statt

»welche nur während eines Theiles des Jahres benutzt werden«

zu setzen:

»welche nach vorheriger Ankündigung während mindestens acht auf einander folgender Wochen nicht benutzt werden.«

Abgeordneter Dr. Arendt erklärte, sein Antrag sei nur redactioneller Natur; Redner habe ihn gestellt, um Irrthümern rechtzeitig vorzubeugen. Seines Erachtens empfehle es sich, schon jetzt eine feste Zeitgrenze für die nur zeitweise benutzten Anschlüsse im Gesetze festzulegen.

Director im Reichs-Postamt Sydow führte hierzu aus:

»Ich möchte auch diesen Antrag zur Annahme empfehlen, da er meiner Auffassung nach nur in präciserer Form das zum Ausdrucke bringt, was die Absicht der Commission bei ihren Beschlüssen gewesen ist.«

Der Antrag wurde darauf ebenso wie der Rest der Vorlage angenommen.

In der sodann vorgenommenen Gesammtabstimmung wurde die Fernsprechgebühren-Ordnung nach den Beschlüssen in der zweiten Lesung mit dem Antrage Dr. Arendt gleichfalls angenommen.

Der endgültige Text des Gesetzentwurfs nach den Beschlüssen des Reichstags hat nunmehr folgende Fassung:

§ 1.

Für jeden Anschlufs an ein Fernsprechnetz wird eine Bauschgebühr erhoben.

§ 2.

Die Bauschgebühr beträgt

in Netzen von nicht über 50 Theilnehmeranschlüssen	80	Mark,
bei mehr als 50 bis einschliefslich 100 Theilnehmeranschlüssen	100	-
bei mehr als 100 bis einschliefslich 200 Theilnehmeranschlüssen	120	-
bei mehr als 200 bis einschliefslich 500 Theilnehmeranschlüssen	140	-
bei mehr als 500 bis einschliefslich 1000 Theilnehmeranschlüssen	150	-
bei mehr als 1000 bis einschliefslich 5000 Theilnehmeranschlüssen	160	-
bei mehr als 5000 bis einschliefslich 20 000 Theilnehmeranschlüssen	170	-
bei mehr als 20 000 Theilnehmeranschlüssen	180	-

jährlich für jeden Anschlufs, welcher von der Vermittelungsstelle nicht weiter als 5 km entfernt ist. In Netzen mit mehreren Vermittelungsstellen wird diese Entfernung von der Hauptvermittelungsstelle gerechnet.

Theilnehmer, welche die Bauschgebühr zahlen, sind berechtigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit anderen Theilnehmern desselben Netzes Dritten unentgeltlich zu gestatten.

§ 3.

Für die Berechnung der Bauschgebühr ist die Zahl der bei Beginn des Kalenderjahrs vorhandenen Theilnehmeranschlüsse mafsgebend. Die hiernach festgestellte Bauschgebühr tritt mit dem folgenden 1. April in Kraft. Aenderungen der Bauschgebühr gegenüber dem Vorjahre sind in den Orten, für welche sie gelten, amtlich bekannt zu machen.

Soweit auf Grund der neuen Feststellung eine Erhöhung der Bauschgebühr eintritt, sind die Theilnehmer berechtigt, ihre Anschlüsse zum Zeitpunkte des Inkrafttretens der Erhöhung mit einmonatiger Frist zu kündigen.

§ 4.

An Orten ohne Fernsprechnetz wird für jeden Theilnehmeranschlufs, welcher nicht mehr als 5 km von der Vermittelungsstelle entfernt ist, eine

Bauschgebühr von 80 Mark für den Anschlufs erhoben.

§ 5.

Jeder Theilnehmer ist berechtigt, an Stelle der Bauschgebühr eine Grundgebühr für die Ueberlassung und Unterhaltung der Apparate sowie für den Bau und die Instandhaltung der Sprechleitungen und Gesprächsgebühren für jede hergestellte Verbindung, mindestens jedoch für 400 Gespräche jährlich, zu zahlen.

Die Grundgebühr beträgt

in Netzen von nicht über 1000 Theilnehmeranschlüssen	60 Mark,
bei mehr als 1000 bis einschliefslich 5000 Theilnehmeranschlüssen	75 -
bei mehr als 5000 bis einschliefslich 20000 Theilnehmeranschlüssen	90 -
bei mehr als 20000 Theilnehmeranschlüssen	100 -

jährlich für jeden Anschlufs, welcher von der Vermittelungsstelle nicht weiter als 5 km entfernt ist. In Netzen mit mehreren Vermittelungsstellen wird diese Entfernung von der Hauptvermittelungsstelle gerechnet.

Die Gesprächsgebühr beträgt 5 Pfennig für jede Verbindung.

Der Theilnehmer, welcher Gesprächsgebühr entrichtet, darf sich von Dritten, die seinen Anschlufs benutzen, diese Gebühr erstatten lassen.

Der Theilnehmer hat die Erklärung, dafs er Gesprächsgebühren entrichten wolle, entweder bei Gelegenheit seines ersten Anschlusses oder spätestens einen Monat vor Beginn eines neuen Rechnungsjahrs abzugeben. Wenn er eine solche Erklärung nicht abgegeben hat, so wird er zur Zahlung der Bauschgebühr herangezogen.

Die Bestimmungen des § 3 finden auf die Grundgebühr entsprechende Anwendung.

Der Anschlufs gegen Gesprächsgebühren findet in Netzen, in welchen die Bauschgebühr 80 Mark beträgt, nicht statt.

§ 6.

Die in den §§ 1 bis 5 bestimmten Gebührensätze können durch den Reichskanzler ermäfsigt werden.

§ 7.

Für die Benutzung der Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Netzen oder Orten mit öffentlichen Fernsprechstellen werden Gesprächsgebühren erhoben. Sie betragen für eine Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer

bei einer Entfernung

bis zu 25 km einschliefslich	20 Pfennig,
- - 50 - -	25 -
- - 100 - -	50 -
- - 500 - -	1 Mark,
- - 1000 - -	1 - 50 -
von mehr als 1000 km	2 - .

Auf die Berechnung der Entfernung finden die Vorschriften im § 2 Abs. 2 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 358) sinngemäfs Anwendung.

Auf die Einziehung der Telegraphengebühren einschliefslich der Fernsprechgebühren findet § 25 des Postgesetzes vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 347) Anwendung.

§ 8.

Soweit sich die Gebühren vorher feststellen lassen, sind sie vierteljährlich im voraus fällig.

§ 9.

1. Für dringende Gespräche wird die dreifache Gebühr (§ 10) erhoben.

2. Für Anschlüsse, welche nach

vorheriger Ankündigung während mindestens acht auf einander folgender Wochen nicht benutzt werden, wird für jede angefangene Woche der Benutzungszeit der fünfzigste Theil der Bauschgebühr (§ 2), für jede Woche der übrigen Zeit des Jahres der fünfzigste Theil der Grundgebühr (§ 5) erhoben.

3. Die Fernsprech-Theilnehmer solcher benachbarter Orte, welche zufolge Anordnung des Reichskanzlers eine gemeinsame Ortstaxe für Briefe erhalten, dürfen mit den Netzen der anderen benachbarten Orte ohne Zuschlag sprechen; wollen sie von dieser Befugniſs Gebrauch machen, so haben sie, falls die Bauschgebühr in einem dieser Nachbarorte höher ist, als die in ihrem eigenen Netz, an Stelle der letzteren jene höhere Bauschgebühr zu zahlen. Die Theilnehmer sind berechtigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit Theilnehmern der anderen benachbarten Orte, mit denen sie selbst für die Bauschgebühr sprechen dürfen, Dritten unentgeltlich zu gestatten.

§ 10.

Die Bedingungen für die Benutzung der Fernsprecheinrichtungen und die Gebühren für den Fernsprechverkehr werden, soweit vorstehend nicht Bestimmungen getroffen sind, durch Anordnung des Reichskanzlers festgesetzt.

Der Reichskanzler bestimmt insbesondere:

1. die Zuschläge zur Bausch- und Grundgebühr für Anschlüsse, welche weiter als 5 km von der Hauptvermittelungsanstalt entfernt sind, für die Hergabe besonderer Apparate und für die Benutzung besonders kostspieliger Sprechleitungen;
2. die Gebühr für Verbindungen zur Nachtzeit;
3. die Gebühren für Anschlüsse, welche mehreren Personen unter Benutzung einer und derselben Anschluſsleitung gewährt werden;
4. die Gebühren für die Benutzung öffentlicher Fernsprechstellen und für die Uebermittelung von Telegrammen durch den Fernsprecher;
5. die Gebühren für die Verlegung oder die vorzeitige Aufhebung von Sprechstellen;
6. die Gebühren für die Gesprächsverbindungen im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirksverkehr, unbeschadet der Bestimmungen in § 9 Nr. 3;
7. die Gebühren für die besonderen Telegraphenanlagen und die Nebentelegraphenanlagen;
8. die Festsetzung von Bauschgebühren für die Benutzung von Fernleitungen zur Nachtzeit;
9. die Gebühren für die Benutzung der Verbindungsanlagen nach dem Ausland, unbeschadet der Bestimmungen im § 52 Abs. 3 der Reichsverfassung.

Die Anordnungen des Reichskanzlers sind bekannt zu machen.

§ 11.

Dies Gesetz tritt mit dem 1. April 1900 in Kraft.

Die erste Bekanntmachung der Bauschgebühren und der Grundgebühren hat bis zum 15. Januar 1900 zu erfolgen.

Die im § 5 Abs. 5 erwähnte Erklärung ist seitens der vorhandenen Theilnehmer erstmalig bis zum 15. Februar 1900 abzugeben.

Theilnehmer, deren Jahresgebühren vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes niedriger waren, als die Bauschgebühr nach den Bestimmungen dieses Gesetzes, sind befugt, ihre Anschlüsse zum 1. April 1900 zu kündigen. Die Kündigung hat bis zum 15. Februar 1900 zu erfolgen.

§ 12.

Auf den inneren Verkehr von Bayern und den inneren Verkehr von Württemberg finden die §§ 1 bis 7, 9, 10 und 11 dieses Gesetzes keine Anwendung.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

// ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 2. BERLIN, JANUAR. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

6. Der erste deutsche Kabeldampfer.

Unter den 42 Kabeldampfern der Welt, von denen allein Grofsbritannien 34 besitzt, war bis vor Kurzem kein einziger deutscher vertreten, obwohl das Deutsche Reich über ein Seekabelnetz von 3760 km verfügt. Zur Ausbesserung vorhandener oder zur Legung neuer Kabel wurde bisher von Fall zu Fall ein Kabeldampfer in England gechartert. Wiederholt lieh die Grofsbritannische Telegraphenverwaltung den ihr gehörenden »Monarch« her, meist mufste von einer der englischen Kabelfirmen ein Dampfer gemiethet werden. Die schon vor Jahren eingeleiteten Bemühungen um den Bau eines deutschen Kabeldampfers hatten erst Erfolg, als die Legung eines deutsch-amerikanischen Kabels gesichert war. Die Firma »Norddeutsche Seekabelwerke, A. G. in Cöln«, welche eine Seekabelfabrik in Nordenham errichten läfst, hat zugleich den Bau eines Kabeldampfers in Angriff genommen (vergl. Archiv von 1899, S. 484). Da die deutschen Werften mit anderen Aufträgen überlastet waren, so haben die Seekabelwerke den Dampfer bei der Firma David J. Dunlop in Glasgow bestellt. Der Dampfer ist auf den Namen »von Podbielski« getauft und am 9. November vom Stapel gelaufen.

Aus Anlafs der Meldung von dem

Stapellaufe des Dampfers hat Se. Majestät der Kaiser an den Staatssekretär des Reichs-Postamts folgendes Telegramm gerichtet:

»Norddeutsche Kabelwerke Cöln melden mir aus Port Glasgow, dafs soeben auf der Dunlop-Werft der erste deutsche Kabeldampfer glücklich vom Stapel gelaufen und auf Ihren Namen getauft ist. Ich beglückwünsche Sie zu diesem Erfolg und zu der Ihnen zu Theil gewordenen Ehrung und ersuche Sie, dem Kabelwerke den Ausdruck meines Dankes für die Meldung sowie meiner besten Wünsche zu einer gedeihlichen Entwickelung des bedeutsamen Unternehmens zu übermitteln.

Wilhelm. I. R.«

Der Dampfer ist nach den Regeln des Germanischen Lloyd in Stahl als Spardeckdampfer gebaut, um in die höchste Klasse des Lloyd eingereiht zu werden. Die Länge zwischen den Perpendikeln beträgt 77,7 m, seine gröfste Breite 10,7 m, seine Tiefe von der Unterkante des Zwischendecks 4,9, von der Unterkante des Oberdecks 7,2 m. Bei voller Ausrüstung für See beträgt die Ladefähigkeit ungefähr 1300 t bei einem Tiefgange von 5 m. Die Takelung des Dampfers ist die eines Gaffelschooners mit zwei Stahlmasten. Bei jedem Maste befindet sich eine Dampfwinde mit allem Zubehör, um den Ladebaum beim Arbeiten mit Bojen, Suchankern und dergleichen zu handhaben.

Das Oberdeck ist aus Teakholz, das Zwischendeck aus Pitchpineholz hergestellt. Alle Einrichtungen zur Aufnahme der für die Bedienung des Dampfers nöthigen Mannschaft befinden sich im Zwischendecke. Der hintere Theil desselben ist für den ersten Officier und für die Kabelingenieure bestimmt und enthält eine elegante Messe in hartem, polirtem Holze sowie geräumige Kammern. Zu diesen Räumen führt von einem grofsen Stahldeckhaus eine Doppelwegtreppe. Für Licht und Lüftung ist durch ein Oberlicht aus Teakholz und durch einen elektrisch angetriebenen Ventilator gesorgt.

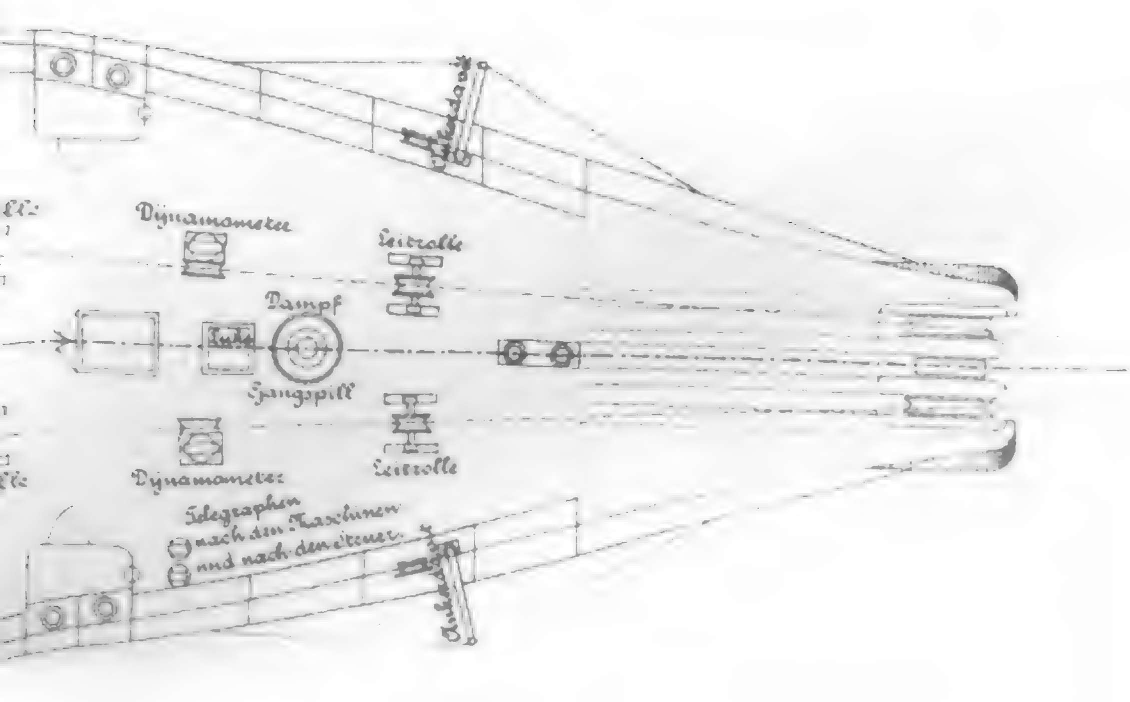
Die Räume neben Schiffsmaschine und Schornsteinmantel sind in zweckmäfsiger Weise für die Unterbringung der anderen Schiffsofficiere und der Maschinen-Ingenieure eingerichtet und mit allen erforderlichen Bequemlichkeiten und gesundheitlichen Einrichtungen ausgestattet. Vor dem Heizraumschotte sind die Kabelmannschaften untergebracht. Aufserdem befinden sich dort das grofse Prüfzimmer für die Elektriker, die Werkstätte u. s. w. Hinter dem Collisionsschotte sind die bequem eingerichteten Wohnräume der Matrosen und Heizer angeordnet.

Auf dem Oberdecke vor dem Schornsteinmantel ist ein grofses Deckhaus aufgestellt, dessen hinterer Theil eine Dampfsteuermaschine enthält, während sich im vorderen Theile ein geräumiges Zimmer für den Kapitän befindet. Darüber ist die Commandobrücke mit dem Karten- und Ruderhaus aufgebaut.

Das Achterdeck trägt ein Eishaus.

Zur Aufnahme der Kabel dienen drei Kabeltanks, einer vorn von 7,92 m Durchmesser und 3,28 m Tiefe, einer mittschiffs von 9,6 m Durchmesser und 3,12 m Tiefe und einer achtern von 8,53 m Durchmesser und 3,66 m Tiefe. Jeder Tank hat in der Mitte einen Blechkonus von 1,83 m Durchmesser am Boden und 1,07 m Durchmesser am oberen Ende. Der Rauminhalt sämmtlicher Tanks beträgt ungefähr 585 cbm. Unterhalb der Kabeltanks liegen Tanks für Wasserballast und zum Trimmen*) des Schiffes, welche etwa 300 t Wasser aufzunehmen vermögen.

*) Unter Trim versteht man die Haltung, welche das Schiff durch die Art seiner Befrachtung annimmt und welche durch entsprechende Vertheilung des Wasserballastes nöthigenfalls verbessert wird.



Dynamometer
Leitrolle
Dampf
Luke
Gangspill
Dynamometer
Leitrolle
Telegraphen
nach den Maschinen
und nach dem Steuer.

Entsprechend den Bestimmungen der Seeberufs-Genossenschaft und des Germanischen Lloyd sind sechs Rettungsboote sowie die erforderlichen Trossen, Anker und Ketten vorhanden. Eine elektrische Anlage sorgt für die Beleuchtung sämmtlicher Räume; zu ihr gehört auch ein zwanzigzölliger Scheinwerfer. Ruder- und Maschinentelegraphen sowie eine mit lautsprechenden wasserdichten Graham-Fernsprechern ausgestattete Fernsprechanlage zur Verbindung der Kabelmaschinen mit der Commandobrücke und dem Maschinenraume vervollständigen die Ausstattung.

Die Schiffsmaschine besteht aus zwei dreifachen Expansionsmaschinen mit Oberflächencondensation, deren Cylinder 43,0, 72,3 und 120,0 cm Durchmesser sowie einen Kolbenhub von 83,8 cm haben. Jede Maschine ist mit einer Luftpumpe und mit einer besonderen Centrifugalpumpe versehen; letztere hat das Kühlwasser durch die Condensatoren zu treiben. Im Weiteren gehören zu den Maschinen Speisepumpen, Speisewasser-Vorwärmer und -Filter sowie Verdampfer neuster Bauart.

Zur Fortbewegung des Schiffes dienen zwei Schrauben mit je vier verstellbaren bronzenen, aufgebolzten Schraubenflügeln. Sie sollen dem Schiffe bei 500 t Belastung eine Geschwindigkeit von 13 Knoten in der Stunde geben.

Den Dampf für die Schiffsmaschinen liefern zwei grofse Kessel von 5,1 m Durchmesser bei 3,3 m Länge mit je drei Feuerungen. Die Kessel sind für einen Betriebsdruck von 12 Atmosphären eingerichtet; jeder Kessel hat seinen besonderen Schornstein. Aufserdem ist ein dritter Kessel für die Hülfsmaschinen vorhanden, wenn diese beim Stillager des Schiffes im Hafen in Thätigkeit gesetzt werden sollen.

Das in Vorstehendem gegebene Bild des Dampfers wird durch die zwei hier beigefügten Pläne vervollständigt, von denen der eine die Seitenansicht, der andere das Oberdeck darstellt.

Die von einem Kabeldampfer auszuführenden Arbeiten bestehen entweder in der Ausbesserung vorhandener Kabel, wobei die schadhaften Kabel vom Meeresgrunde heraufzuholen und nach ihrer Ausbesserung wieder hinabzulassen sind, oder im Legen neuer Kabel. Diesen beiden Arbeitsgruppen entsprechend ist im Vordertheile des Schiffes, und zwar im Zwischendecke zwischen den Räumen der Schiffsbesatzung und denen der Kabelmannschaften, eine Doppelmaschine zum Aufnehmen und zum Auslegen von Kabeln aufgestellt, während eine zweite einfache, nur zum Kabellegen bestimmte Maschine sich am Hecke auf dem Oberdeck unmittelbar vor dem hinteren Deckhause befindet.

Die Doppelmaschine baut sich auf drei stählernen Rahmen so auf, dafs die Einzelmaschinen dicht neben einander stehen, und ist mit zwei Paar Triebmaschinen ausgerüstet. Letztere sind so eingerichtet, dafs das eine oder beide Paare eine oder beide Kabelmaschinen zu treiben oder dafs diese gleichzeitig in entgegengesetzten Richtungen zu laufen vermögen und also auf der einen Seite ein Kabel hochgewunden, auf der anderen Seite ein Kabel ausgelegt werden kann. In der Regel genügt ein Paar der Triebmaschinen; das zweite Paar wird nur bei sehr schweren Lasten gleichzeitig mit dem ersten Paare benutzt und dient im Uebrigen zur Aushülfe, falls an einer Maschine ein Schaden auftritt. Jede Seite der Doppel-Kabelmaschine ist für zwei Lasten und Geschwindigkeiten eingerichtet: die Maschine zum Anfnehmen für eine Last von 25 t bei 1 Knoten Geschwindigkeit oder für eine Last von 10 t bei einer Geschwindigkeit von $2^1/_2$ Knoten und die Maschine zum Auslegen für Lasten von 10 und $6^1/_4$ t bei einer Geschwindigkeit von $2^1/_2$ und 4 Knoten.

Die Kabeltrommeln haben einen Durchmesser von 1,71 m; sie laufen auf einer gemeinschaftlichen Achse.

Die Einrichtung ist so getroffen, dafs die zum Kabelauslegen dienende Trommel von dem Triebwerke der Dampfmaschine abgekuppelt werden kann, wenn das Auslegen ausnahmsweise ohne Benutzung der Dampfmaschine bewirkt werden soll. In diesem Falle sind die Kabeltrommel und ihre Bremsvorrichtung die einzigen in Bewegung befindlichen Maschinentheile. Die Bremsvorrichtung zur Regelung der Trommelgeschwindigkeit besteht in der Hauptsache aus einer Bremstrommel, gegen die von Bremsklötzen aus Rüsternholz der nöthige Druck ausgeübt wird. Letzterer läfst sich in weiten Grenzen durch ein Schneckenradgetriebe ändern. Aufserdem weist die Bremsvorrichtung eine sehr wichtige und werthvolle Neuerung auf: sie kann, einmal für einen bestimmten Zug eingestellt, während der Arbeit beliebig oft gelüftet und wieder angelegt werden, ohne dafs beim Wiederanlegen die Bremskraft sich gegenüber ihrem ursprünglichen Betrag ändert. Beim Lüften heben Federn selbstthätig die Bremsklötze von der Bremstrommel ab. Ueber die Bremsklötze wird aus einer Pipe Wasser geleitet, um ihre Erhitzung zu verhindern.

Soweit irgend möglich, sind die Einzeltheile der Doppelmaschine aus Stahl gefertigt.

Die Trommeln und die Einrichtungen zum Abnehmen des Kabels von der Trommel ragen durch eine grofse Luke im Oberdecke bis zu einer Höhe von 60 cm über dieses Deck heraus. Alle Vorrichtungen, die zum Bedienen der Kabel- und Triebmaschinen bestimmt sind, also Bremshebel, Dampfanlafsräder u. s. w., sind so angeordnet, dafs sie bequem von einer Stelle auf dem Oberdeck aus gehandhabt werden können.

Die Kabelauslegemaschine hat nur eine Kabeltrommel, und zwar von gleichem Durchmesser wie die Trommeln der anderen Maschine. Da beim Auslegen eines neuen Kabels die Kabelmaschine in der Regel geraume Zeit hindurch ununterbrochen in Thätigkeit ist, so liegen die Bremsklötze völlig unter Wasser in Wasserbehältern, weil eine blofse Benetzung eine gefährliche Erhitzung nicht genügend hindern könnte. Ein weiterer Unterschied gegen die vordere Maschine besteht darin, dafs die Bremse mit einem Bremshebel ausgerüstet ist, auf dem zur Veränderung der Bremskraft ein Gewicht verschoben werden kann; bei den älteren Kabelmaschinen wird diese Aenderung in umständlicherer Weise durch Hinzufügen oder Wegnehmen von Gewichten bewirkt. Eine besondere Vorrichtung hindert den Bremshebel, dafs er während der Arbeit hüpft, was zur Folge hätte, dafs das Kabel ungleichmäfsig abliefe. Für den Fall, dafs es nöthig ist, das ausgelegte Kabel zum Theil wieder einzuholen, kann die Trommelachse durch ein grofses Spornrad mit einer Hochdruckdampfmaschine von 60 P. S. zusammengekuppelt werden. Eine Plattform ist so angeordnet, dafs der leitende Ingenieur das Ablaufen des Kabels über das Heck, welches ebenso wie der Bug mit Rollenvorrichtungen ausgestattet ist, um ein Scheuern des Kabels am Schiffsrumpfe möglichst zu verhindern, jederzeit im Auge behält. Auch kann die Kabelmaschinerie von der Plattform aus bequem bedient werden.

Sowohl an der vorderen als an der hinteren Kabelmaschine ist für jede Kabeltrommel ein Dynamometer vorhanden, an dem jederzeit der beim Auslegen oder Einholen auf das Kabel wirkende Zug abgelesen werden kann. Das ist aufserordentlich wichtig, weil nur auf diese Weise beurtheilt werden kann, ob das Kabel nicht zu sehr auf seine Festigkeit in Anspruch genommen wird.

Vervollständigt wird die Ausrüstung des Dampfers als Kabelschiff noch durch einen grofsen Vorrath an Bojen, Suchankern, Schlammankern, Ankern zum Durchschneiden von Kabeln, ferner an Tauen, Ketten u. s. w.

Der Dampfer ist in erster Linie zur

Unterhaltung der vorhandenen und zur Legung neuer Kabel in der Nord- und Ostsee bestimmt. Zur Legung grofser oceanischer Kabel reicht sein Fassungsvermögen nicht aus. Nach Zeitungsnachrichten beabsichtigen die Norddeutschen Seekabelwerke, zu diesem Zwecke einen zweiten Kabeldampfer von 6000 bis 8000 t Ladefähigkeit zu bauen.

7. Bilder aus der sächsischen Postgeschichte.*)

I. Die Anfänge des Postwesens und die Leipziger Botenordnung von 1608.

Die ersten allgemeinen und regelmäfsigen Beförderungsgelegenheiten für briefliche Mittheilungen sind in Sachsen gegen Ende des 14. Jahrhunderts von der Stadt Leipzig geschaffen worden. Bis dahin gab es derartige der Allgemeinheit dienende Einrichtungen nicht. Die Landesfürsten richteten ihre Sorge lediglich auf die Beförderung der Schriftstücke in Hof- und Regierungsangelegenheiten, während das Publikum hauptsächlich auf eigene Boten oder sich zufällig bietende Versendungsgelegenheiten angewiesen war. Der Mangel an regelmäfsigen Postverbindungen machte sich namentlich in Leipzig sehr fühlbar, welches bei dem bedeutenden Aufblühen seines durch Mefs- und Marktgerechtigkeiten geförderten Handels einen aufserordentlich lebhaften Verkehr mit anderen Orten, nicht allein innerhalb Deutschlands, sondern auch weit über dessen Grenzen hinaus, unterhielt. Im Jahre 1388 ward von der Stadt Leipzig eine regelmäfsige Botenverbindung nach Augsburg eingerichtet, der bald weitere folgten; Ende des 14. Jahrhunderts bestanden solche nach Braunschweig, Cölln an der Spree (Berlin), Dresden, Hamburg, Magdeburg, Nürnberg, Prag und Wien. Die Boten, welche ihre Gänge theils zu Fufse, theils zu Pferde ausführten, schlossen sich abtheilungsweise (zunftmäfsig) zusammen. Jede Zunft hatte ihren besonderen Weg, auf welchem die Boten Briefe und kleine Packete bestellten und einsammelten. Uebelstände aller Art, die nach und nach im Botenwesen einrissen, führten dazu, dafs der Rath zu Leipzig die Verwaltung selbst übernahm (1590). Zur Abfertigung der Briefe und Beaufsichtigung der Boten stellte er einen Botenmeister an, dem als Geschäftsraum eine, allerdings sehr mangelhaft beschaffene, Stube im Rathhaus überwiesen wurde. Indefs hörten die Klagen über die den Handelsverkehr sehr schädigenden Unordnungen und insbesondere über Untreue der Boten nicht auf. Es kam häufig vor, dafs die Boten einen höheren Botenlohn forderten, als ihnen zukam, dafs sie bei ungünstiger Witterung sich zum Antritte des Botenganges überhaupt nicht einstellten oder bei schlechten Wegeverhältnissen die übernommenen Briefe nicht selbst besorgten, sondern gelegentlich weiterbefördern liefsen. Zur Steuerung dieser Mifsstände erliefs der Leipziger Rath 1608 eine Botenordnung, welche als die erste schriftliche Postdienstanweisung anzusehen ist und ein genaues Bild der damaligen Boteneinrichtungen bietet. Aufser dem verpflichteten Botenmeister wurden 30 vereidete Boten und 10 Aushülfsboten (Bei- oder Viceboten) aus der Zahl der ansässigen Bürger angenommen. Der von den Boten abzulegende Eid erstreckte sich u. A. darauf, die ihnen übertragenen Pflichten getreulich zu

*) Quellen: Schäfer, Geschichte des sächsischen Postwesens; Hüttner, Beiträge zur Kenntnifs des Postwesens.

verrichten und diese, wie auch ihre Reise verschwiegen zu halten (Briefgeheimnifs). Bei Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten hatten die Boten zur Unterscheidung von anderen Boten und Personen eine Botenbüchse (Tasche) zu tragen, deren Gebrauch Niemandem sonst gestattet war. Die Boten waren dem Botenmeister zu unbedingtem Gehorsame verpflichtet und mufsten auf seine Anordnung jeden Botengang ohne Widerspruch ausführen. Weigerung wurde mit einigen Tagen Gefängnifs oder Dienstentlassung bestraft. Um jeder Zeit zur Hand zu sein, hatten sich die Boten in der gedachten Stube oder doch in deren Nähe aufzuhalten; »das Herumtreiben in den Bierhäusern« war streng untersagt. Die Boten waren verpflichtet, die vorgeschriebene Beförderungszeit inne zu halten und die ihnen übergebenen Briefe, Gelder oder Waaren bei Verlust des Botenlohns und strenger Strafe persönlich am Bestimmungsort abzuliefern. Der Botenlohn betrug für jede Meile innerhalb des Landes 2 Groschen, aufserhalb des Landes 2 Groschen 3 Pfennig, wenn der Bote »Tag und Nacht« laufen mufste: 3 Groschen. Für jeden Tag Stillager war eine besondere Gebühr von 2 Groschen 6 Pfennig zu zahlen. — Der Botenmeister hatte die Aufsicht über die Boten zu führen, sie abzufertigen sowie die Zeit des Abganges und der Rückkunft jedes Boten und den Ort, nach welchem der Bote abging oder von wo er zurückkam, in einem Jahrbuche genau zu vermerken. Zum Nachweise der An- oder Abwesenheit der Boten diente eine Tafel, auf welcher die Namen aller Boten verzeichnet waren. Neben jedem Namen befand sich ein »Plöcklein« (beweglicher Holzstift). Sobald ein Bote abging, hatte der Botenmeister das Plöcklein neben dessen Namen herauszunehmen, bei Rückkunft des Boten aber wieder an die Tafel zu stecken. Alle mitgebrachten Briefe hatten die Boten an den Botenmeister abzugeben, von dem eine Tafel mit den Namen der Briefempfänger und der Eingangszeit der Sendungen am Eingange der Botenstube ausgehängt wurde. Die nach Ablauf von 2 Stunden nach der Ankunft nicht abgeholten Briefe durfte der Botenmeister bestellen lassen. Die Dienststunden bei der Botenanstalt dauerten von 5 Uhr früh bis zur Schliefsung der Stadtthore Abends. Während dieser Zeit mufste der Botenmeister oder sein Botenknecht in der Botenstube anwesend sein. Das Einkommen des Botenmeisters bestand aus den seitens des Publikums zu entrichtenden Gebühren und aus gewissen Abgaben, welche die Boten von den Botenlöhnen zu entrichten hatten; vom Rathe der Stadt erhielt der Botenmeister keine Vergütung. Seitens des Publikums waren zu zahlen: a) für jeden angekommenen Brief: bei Abholung von der Botenstube 1 Pfennig, bei Bestellung 3 Pfennig; b) für jeden abzusendenden Brief: bei Ablieferung in der Botenstube 1 Pfennig, bei Abholung aus der Wohnung des Absenders 3 Pfennig. Aufserdem durften der Botenmeister, der Botenknecht und 2 Boten zu Neujahr mit einer verschlossenen Büchse bei denjenigen Kaufleuten, welche sich der Boteneinrichtung bedienten, herumgehen und Geldgeschenke einsammeln (»umb das Neue Jahr begrüfsen«). Die Hälfte dieser Geschenke wurde zur Bildung eines Unterstützungsfonds für altersschwache und kranke Boten verwendet, von der anderen Hälfte erhielten die Boten zwei Drittel und der Botenmeister ein Drittel. Die Beaufsichtigung des Botenwesens unterstand zwei Rathsherren. — Zum Botenmeister ernannte der Rath der Stadt 1608 Franz Peiligke. Auch liefs er neben der Stube ein besonderes Botenhaus (Posthaus) erbauen. Die Einrichtung bewährte sich in so hohem Mafse, dafs nicht allein das Publikum sich ihrer gern und häufig bediente, sondern sogar der kurfürstliche Hof ihr die Beförderung seiner Briefschaften gegen Gewährung einer jährlichen Bauschsumme übertrug. Zum

Zeichen seiner besonderen Zufriedenheit verlieh Kurfürst Johann Georg I. (1611 — 1656) dem Nachfolger des Peiligke, Johann Sieber, welcher am 1. Februar 1613 als Botenmeister der Stadt in Pflicht genommen worden war, den Titel eines kurfürstlichen Postmeisters. Zwar blieb Sieber nach wie vor vereideter Botenmeister der Stadt Leipzig; seine Ernennung zum kurfürstlichen Postmeister bildete aber die Grundlage, auf der sich die Entwickelung des Leipziger Botenwesens zum staatlichen Postwesen vollzog.

II. Die Hofposten.

Die Beförderung der Botschaften und Befehle der Landesfürsten lag hauptsächlich den Städten, Dorfgemeinden, Gutsherrschaften und geistlichen Stiften als ein Theil ihrer Lehnspflicht ob, wozu von den Betreffenden meist besondere Boten gehalten wurden. In Ermangelung von Boten mufsten die Bürger die Uebermittelung der Briefschaften gegen Gewährung eines Meilengeldes von 1 Groschen bei Tage, 2 Groschen zur Nachtzeit und 3 Groschen bei Beförderung grofser Lasten ausführen. Theilweise hatten die Landesfürsten aber auch eigene Botenbeförderungen eingerichtet. So unterhielt Herzog Albert, Regent von Meifsen und Erbstatthalter in Friesland (1485 — 1500), einen eigenen Botendienst zwischen Meifsen und Friesland, der sich bis 1515 erhielt. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts begannen die Landesfürsten, ihre Briefschaften durch ihre Diener befördern zu lassen. Für deren schnelles und gesichertes Fortkommen hatten die Städte zu sorgen und dieserhalb besondere Pferde (Lehnklepper) und Wagen (Dienstgeschirre) zu jeder Zeit bereit zu halten. Die Unterhaltung der Lehnklepper verursachte den Städten erhebliche Kosten, die um so schwerer empfunden wurden, als die Benutzung der Einrichtung keine allzu häufige war, Pferde und Wagen daher vielfach unbenutzt dastanden. In richtiger Erkenntnifs dieses Mifsstandes hob Kurfürst August 1563 die Einrichtung der Lehnklepper auf. An ihre Stelle traten regelmäfsige Botenritte, zum Theil mit feststehenden Abgangszeiten und bestimmten Beförderungsfristen, welche der Kurfürst durch von ihm angestellte »Postreiter« ausführen liefs. Einen Theil der Kosten hatten die Städte zu tragen. 1574 wurde der Postreiter Salomon Felgenhauer zum kurfürstlichen Postmeister in Dresden ernannt. Er hatte als solcher die Abfertigung der Boten wahrzunehmen und die Aufsicht über die Hofpferde und Wagen zu führen. Kurfürst August trug sich mit weitgehenden Plänen zur Erweiterung der Hofpost; u. A. beabsichtigte er die Einrichtung besonderer Posten nach den Niederlanden und Italien. Dem widersetzte sich indefs Kaiser Rudolf mit Rücksicht auf das dem Grafen Taxis verliehene Vorrecht, so dafs der Plan des Kurfürsten unausgeführt blieb. Dagegen schuf er 1576 im Einvernehmen mit dem Herzoge Julius von Braunschweig eine Postverbindung zwischen Dresden und dem Hoflager zu Heinrichstadt über Halle, Aschersleben und Halberstadt. Ferner kamen regelmäfsige Postverbindungen mit den hessischen und brandenburgischen Höfen sowie nach den Reichstagen in Augsburg (1555) und Regensburg (1575) zu Stande. Nach dem 1586 erfolgten Tode des Kurfürsten August gerieth die zu hoher Blüthe gelangte Hofpost in Verfall. Sein Nachfolger, Kurfürst Christian, liefs die meisten Postverbindungen eingehen und stellte die Einrichtung der Lehnklepper wieder her (1588). Zwar wurde auf Vorstellung der Stände einzelnen Orten die Zahlung von Geldbeträgen, an Stelle der Unterhaltung von Lehnkleppern, gestattet, doch blieb die alte Einrichtung vielfach ebenfalls bestehen. Natürlich konnte ein solches Verhältnifs nur ungünstig auf die Regelmäfsigkeit und Schnelligkeit der Beförderung einwirken. Zu einer wahren Last für die Städte wurde die Inanspruchnahme

dieser Lehnspflicht während des dreifsigjährigen Krieges. Nicht allein, dafs die Gestellung von Lehnkleppern wieder allgemein gefordert wurde, mufsten die Städte aufserdem noch die zur Ablösung der Einrichtung auferlegten Geldbeträge weiter zahlen. Viele Städte wurden hierdurch aufserordentlich geschädigt, ja in ihrem Fortbestehen geradezu gefährdet, zumal häufig die gestellten Geschirre nicht wieder zurückgeliefert wurden. — Als nach Beendigung des Krieges die von der Stadt Leipzig geschaffenen Posteinrichtungen sich immer mehr erweiterten und auch der Hof sich ihrer in immer gröfserem Umfange bediente, wurde die Gestellung der Lehnklepper nach und nach entbehrlich, bis sie im 18. Jahrhundert ganz aufhörte.

III. Das Leipziger Postwesen bis zum Uebergang in unmittelbare Staatsverwaltung (1712).

a) Geschichtliches.

Der Postmeister Sieber verwaltete die Leipziger Botenanstalt mit Umsicht und legte viele neue Botenkurse innerhalb des Landes und nach dem Ausland an. 1616 vereinbarte die Taxissche Postverwaltung mit Sieber eine Fufsbotenpost zwischen Leipzig und Frankfurt (Main), die als die erste Ordinari-Post in Sachsen zu betrachten ist. Sieber wurde gleichzeitig als kaiserlicher Postmeister von dem Grafen Taxis in Pflicht genommen, wogegen der Kurfürst und der Rath zu Leipzig nichts einzuwenden fanden. Später hat das Haus Taxis wiederholt diesen Umstand zum Vorwande genommen, um ein Anrecht auf Einrichtung kaiserlicher Posten in Sachsen zu begründen. Einen Erfolg haben diese Versuche bei dem Widerstande des sächsischen Hofes zwar nicht gehabt, doch waren sie die Quelle vieler Streitigkeiten.

Von den übrigen Fufsbotenposten, die Sieber im Laufe der Jahre begründete, ist besonders diejenige über Dresden nach Prag (1625) zu erwähnen, welche Montags und Donnerstags in Leipzig abging und Mittwochs und Sonnabends daselbst eintraf. Die Beförderungsdauer betrug bis Dresden einen Tag, bis Prag zwei Tage. Für die Versendung eines Briefes auf der ganzen Strecke war eine Gebühr von 2 Groschen zu entrichten. Als Beitrag zur Unterhaltung der Post erhielt Sieber aus der kurfürstlichen Rentkammer einen jährlichen Zuschufs von 120 Gulden.

Bei der lebhaften Benutzung der Botenanstalt durch das Publikum warf die Einrichtung bald einen nicht unbedeutenden Gewinn ab. Der Rath der Stadt Leipzig beanspruchte daher 1631 von Sieber die Zahlung eines jährlichen Pachtgeldes. In seiner Eigenschaft als kurfürstlicher Postmeister wandte sich Sieber jedoch an den Kurfürsten und erlangte dadurch, dafs der Rath vorläufig von seiner Forderung absah. Als indefs 1634 der Postschreiber Koch dem Rathe ein jährliches Pachtgeld von 1500 Thalern bot, wenn man ihm die Botenanstalt übertragen würde, mufste sich Sieber, um in seiner Stellung zu bleiben, zur Zahlung von 1000 Thalern jährlich bequemen.

Die Wirren des dreifsigjährigen Krieges wirkten auf das Unternehmen überaus lähmend ein. Handel und Verkehr lagen danieder. Dazu kam, dafs die Schweden nach der Schlacht bei Breitenfeld (1631) mit Genehmigung des Kurfürsten in Leipzig ein eigenes Postamt eingerichtet hatten, das nach und nach den gesammten Postverkehr an sich zog. Da die Vorstellungen des Postmeisters Sieber, der in Folge der schwedischen Einrichtungen den gröfsten Theil seiner Einnahmen eingebüfst hatte, beim Kurfürsten erfolglos blieben, so trat er 1636 als Ober-Proviant-Commissar in kaiserliche Dienste und überliefs die Verwaltung der Leipziger Botenanstalt seinen beiden Gehülfen Mühlbach und Güttner. Das schwedische Postamt in Leipzig war zwar 1635 wieder aufgehoben worden, doch gerieth das Leipziger Botenwesen bei der Un-

gunst der Verhältnisse immer mehr in Verfall, so dafs sich 1640 der Rath der Stadt sogar veranlafst sah, wegen Ernennung eines neuen Botenmeisters beim Kurfürsten vorstellig zu werden, was zunächst ohne Erfolg blieb. Das schwedische Postamt erstand übrigens zu neuem Leben, nachdem die Schweden 1642 die Stadt wieder besetzt hatten, und blieb bis 1650 in Wirksamkeit. Erst hierauf traten wieder bessere Verhältnisse für die Leipziger Botenanstalt ein, deren Verwaltung dem Postmeister Mühlbach übertragen wurde. Graf Taxis versuchte zwar, Sieber in das Amt zurückzubringen; doch starb Letzterer 1650 auf der Reise nach Leipzig. Ein anderer von Taxisscher Seite vorgeschlagener Bewerber wurde vom Kurfürsten abgelehnt. Nunmehr suchte Graf Taxis Mühlbach zu bewegen, sich ebenfalls, wie Sieber, dem Kaiser und dem Hause Taxis dienstbar zu machen. Mühlbach wies dieses Anerbieten indefs zurück. Ein hierauf vom Kaiser Ferdinand an den Kurfürsten Johann Georg (1653) gerichtetes Schreiben, dem Hause Taxis die Einrichtung von Posten in Sachsen und das Recht der Ernennung des Postmeisters in Leipzig zu überlassen, blieb unbeantwortet. So schlug auch dieser Versuch des Hauses Taxis, das Leipziger Postamt und überhaupt die sächsischen Posteinrichtungen an sich zu bringen, fehl.

Mühlbach mufste für die Uebertragung des Postamts von 1654 ab 800 Thaler und von 1658 ab 1000 Thaler jährliche Pacht an die kurfürstliche Rentkammer zahlen. Seine Einkünfte waren aber so grofs, dafs er sich bereits nach kurzer Zeit ein Rittergut kaufen konnte. Er liefs sich die Verbesserung des Postwesens sehr angelegen sein und war insbesondere darauf bedacht, Einmischungen fremder Staaten in die sächsischen Postverhältnisse fern zu halten. 1652 richtete er die erste reitende Post von Leipzig nach Prag (mit Pferdewechsel bei Oschatz), an Stelle der bisher auf diesem Kurse verkehrenden Botenpost, ein. Ferner vereinbarte er in demselben Jahre mit dem Taxisschen Postamt in Hamburg eine Reitpost über Halle, Eisleben, Halberstadt und Braunschweig nach Hamburg. Doch gelang es ihm nicht, zu verhindern, dafs dem Kurfürsten von Brandenburg 1660 das Recht zur Einfahrt der Berliner Post in Leipzig verliehen wurde. Mühlbach hatte sich hiergegen sehr gesträubt und verlangt, die Post sollte von Wittenberg ab mit sächsischem Geschirre befördert werden. Er weigerte sich auch, die Abfertigung der Post in Leipzig zu übernehmen, so dafs Brandenburg sich veranlafst sah, zu diesem Zwecke in Leipzig einen eigenen Agenten (Postfactor Ihle) zu unterhalten. Letzterer hatte seine Dienstverrichtungen im Leipziger Posthause zu besorgen, »denn so« — schrieb Mühlbach an die Regierung — »kann man auf eins und das andere mit Acht haben«. Als Gegenleistung wurde den sächsischen Posten das Durchfahrtrecht in den brandenburgischen Landen zugestanden. Mühlbach erhielt übrigens für Mühewaltung in brandenburgischen Postangelegenheiten und als Entschädigung für die Mitbenutzung der Räumlichkeiten in Leipzig aus der brandenburgischen Postkasse ein jährliches Neujahrsgeschenk von 100 Thalern.

Die Hamburger Reitpost erwies sich bald als eine sehr einträgliche Einnahmequelle. Als sie 1680 in Folge der in Leipzig ausgebrochenen Pest zeitweise aufgehoben werden mufste, suchte Brandenburg die Postbeförderung auf dem Kurse an sich zu ziehen. Es traf Anstalten, eine Post von Halle nach Hamburg einzurichten und nach Leipzig einen Zweigkurs anzulegen. Kaum erfuhr Mühlbach hiervon, als er die alte Reitpost wieder in Gang setzen liefs. Die ersten beiden Boten wurden jedoch beim Betreten brandenburgischen Gebiets (in Salzwedel und Calbe) festgenommen, ein dritter mit kurfürstlichem Passe abgefertigter Bote wurde in Osterburg zurückgewiesen. Auf Sachsens

Vorstellung wurde die brandenburgische Post zwischen Halle und Leipzig zwar wieder aufgehoben, bezüglich des Durchganges der Leipziger Post durch brandenburgisches Gebiet aber nichts bestimmt, so dafs Leipzig nunmehr von der Verbindung mit Hamburg ganz abgeschnitten war. Da in Leipzig gerade die Michaelismesse eröffnet war, so verursachte die Einstellung des Postverkehrs nach Hamburg erheblichen Schaden. Während in der Sache Unterhandlungen mit Brandenburg schwebten, starb Mühlbach (1681), dem vom Kurfürsten in Anerkennung seiner Verdienste inzwischen der Titel Ober-Postmeister verliehen und die Aufsicht über das gesammte Postwesen im Lande übertragen worden war. Sein Nachfolger, Accisrath Egger, ein tüchtiger Kaufmann, übernahm das Amt unter sehr schwierigen Verhältnissen. In Deutschland wüthete die Pest, von der besonders Leipzig hart mitgenommen ward; die Verbindungen nach Leipzig waren von allen Seiten eingestellt und den Verkehr von dort suchte man gleichfalls überall zu hemmen. Egger gelang es durch Energie und Umsicht, Wandel zu schaffen. Die Hamburgische Post, die einträglichste von allen, stellte er mit Unterstützung der Taxisschen Postverwaltung wieder her, indem er den Kurs mit Umgehung brandenburgischen Gebiets über Eisleben und Quedlinburg verlegte. In letzterem Orte wurde der Taxissche Postverwalter Holdefreund als sächsischer Posthalter mit verpflichtet. Ferner richtete er eine Reitpost zwischen Leipzig und Nürnberg (1683) sowie eine Postkalesche nach Dresden ein. Mit dem Postamt in Halle wurde eine Postverbindung mit Wechsel in dem Orte Grofskugel vereinbart. Nach dem Erlöschen der Pest liefs der Postmeister zu Halle jedoch die Post wieder bis Leipzig durchfahren und die Abfertigung daselbst durch einen besonderen Agenten in einem angemietheten Hause besorgen. Auf Eggers Betreiben wurde der Post indefs die Briefbeförderung innerhalb Sachsens verboten, so dafs ihr nur die Personenbeförderung verblieb. Erst 1684 ordnete der Grofse Kurfürst an, dafs der Leipzig—Hamburger Post die Durchfahrt durch Brandenburg wieder gestattet würde, in Folge dessen die Post nach Halle mit Wechsel in Grofskugel von neuem eingerichtet wurde. Am 10. Juli 1684 wurde Egger, der sich mit weitgehenden Plänen zum Ausbaue des Postwesens trug, vom Tode ereilt. Sein Amtsnachfolger, Wilhelm Daser, wandelte die Nürnberger Botenpost in eine wöchentlich zwei Mal verkehrende »geschwinde Post« um (1686) und stellte eine Fahrpostverbindung nach Frankfurt (Main) her (1690). In dem Verhältnisse mit Brandenburg vermochte er ein dauerndes Einverständnifs nicht aufrecht zu halten. Eines Tages stellte das Postamt in Halle die Beförderung der Post nach Grofskugel ein. Dem sächsischen Postillon, welcher darauf bis Halle durchfuhr, wurde erklärt, er solle sich nicht wieder auf brandenburgischem Gebiete sehen lassen. So war die Verbindung nach Hamburg wieder unterbrochen, was von der Kaufmannschaft schwer empfunden wurde. Da Daser sich auch sonst unbeliebt gemacht hatte, so sah er sich bei der allgemeinen Mifsstimmung gezwungen, sein Amt niederzulegen (1691). An seine Stelle trat der Kaufmann und Rathsherr Johann Jacob Kees gegen Zahlung eines jährlichen Pachtgeldes von 5000 Thalern. Bald nach dessen Amtsantritte wurde das Leipziger Postamt zum Ober-Postamt erhoben und das gesammte Postpersonal im Lande dem Leipziger Ober-Postmeister unterstellt (1694). Kees sorgte zunächst für Schaffung ausreichender Diensträume, indem er das alte Posthaus niederreifsen und nach Vergröfserung des Bauplatzes einen Neubau mit Räumen zur Aufnahme der Postreisenden herstellen liefs. Der Weg, den er in der Verwaltung des Postwesens zu nehmen

hatte, war ihm vorgezeichnet durch folgenden Erlafs des Kurfürsten: »Wir können nicht gestatten, dafs in Unseren Landen von einigen anderen, aufser denen, so von Unfs dependiren, Posten gehalten werden, oder Unserem Postwesen Eingriff geschehe«. Dementsprechend machte sich Kees zunächst an die Beseitigung des kurbrandenburgischen Postamts in Leipzig. Nach einem vergeblichen Versuche friedlichen Vergleichs untersagte er im September 1692 dem Postfactor Ihle die fernere Ausübung seines Amtes und liefs dem Postillon der Berliner Post das Postfelleisen mit Gewalt abnehmen. Brandenburg fügte sich und hob seine in Leipzig, Wittenberg und Düben bestehenden Postanstalten auf. Dagegen verlegte es die bisher über Wittenberg geführte Berlin—Leipziger Post über Halle und Grofskugel, wodurch dem Leipziger Postamte die Porto-Einnahme, die nach der innerhalb jeder Postverwaltung zurückgelegten Beförderungsstrecke berechnet wurde, wesentlich geschmälert wurde. Mit dem Grafen Taxis schlofs Kees mehrfach Verträge ab, durch die unmittelbare Postverbindungen zwischen Hamburg und Breslau sowie zwischen Hamburg und Wien über Leipzig geschaffen wurden. Auch drang Kees darauf, dafs die ihm für Beförderung der kaiserlichen Briefschaften durch Sachsen gezahlte Summe von 200 Ducaten nicht, wie es bisher geschah, als kaiserliche Besoldung, sondern als Transitentschädigung bezeichnet wurde. 1694 starb der Gönner des Kees, Kurfürst Johann Georg IV., und es gelang dem Daser, beim Kurfürsten Friedrich August, dem späteren Könige von Polen, die Verabschiedung des Kees und seine eigene Wiederannahme als Ober-Postmeister durchzusetzen. Doch erfreute sich Daser seines Amtes nur zwei Jahre, worauf er von Kees zum zweiten Male verdrängt wurde. Letzterer mufste nun jährlich 12 000 Thaler Pacht zahlen. Daser erhielt den Titel »Oberinspector« und später, weil dieser Titel »gar zu odiös« wäre, denjenigen eines »Oberpostaufsehers«. Eine bemerkenswerthe Aenderung im Postwesen und insbesondere in der Stellung des Ober-Postmeisters trat 1698 dadurch ein, dafs der König dem Generalmajor Grafen Flemming die Würde eines General-Postmeisters mit allen Einkünften und unbeschränkter Verfügung über alle Postbediensteten verlieh. Das Ober-Postamt in Leipzig erhielt die Bezeichnung General-Erbpostamt. Durch diese Anordnung sank der Ober-Postmeister von der Stellung eines kurfürstlichen Beamten zu der eines Privatbediensteten des Grafen Flemming herab. Bereits 1705 erlosch indefs die Würde durch Zahlung einer Abfindungssumme seitens der Regierung. Zwischen 1713 und 1796 bestand der Rang eines Generalpostmeisters wieder, aber lediglich als Hofamt, und wurde Grafen oder Kammerherren verliehen.

Die vielfachen Verhandlungen des Kees mit der Taxisschen Verwaltung übergehen wir, da sie bereits im Jahrgang 1892 des Archivs, Nr. 17, ausführlich geschildert sind. Mit Brandenburg schlofs Kees 1699 einen Vertrag, wodurch die gegenseitige Achtung des Postregals gewährleistet wurde und Abmachungen wegen der gemeinsamen Postkurse Magdeburg—Leipzig, Wittenberg–Magdeburg, Berlin–Leipzig, Leipzig—Halberstadt und Halle—Jena sowie wegen der Portosätze und Portoantheile stattfanden. Trotzdem hörten aber auch in den nächsten Jahren die Streitigkeiten mit Brandenburg nicht auf. — Kees war fortgesetzt bemüht, durch Einrichtung neuer Postverbindungen und Verbesserung der bestehenden das Postwesen zu heben und insbesondere seine Einnahmen zu vergröfsern. Er legte Fahrposten zwischen Leipzig und Breslau, ferner über Jena nach Frankfurt (Main), über Colditz und Nossen nach Freiberg und Dresden sowie nach Cassel und nach Schneeberg an. Am 20. September 1705 starb Kees; ihm folgte im Amte sein Sohn Johann Jacob, der bereits seit 1702 das Amt

eines Vice-Oberpostmeisters verwaltet hatte. Dieser richtete 1706 neben der bestehenden geschwinden Post nach Dresden eine wöchentlich ein Mal verkehrende langsame Post dorthin für solche Personen ein, »die das geschwinde Fahren nicht vertragen konnten«. Die neue Post, welche die Bezeichnung »Küchenkutsche« erhielt, fuhr Mittwochs früh 8 Uhr von Leipzig ab und traf erst Donnerstags Abends in Dresden ein. Das Fahrgeld betrug 1 Thaler 21 Groschen. Von 1711 ab verkehrte die Post zwei Mal wöchentlich. Trotz des Widerspruchs der Lohnkutscher, denen die Küchenkutsche erheblichen Abbruch that und die wegen deren Aufhebung beim Kurfürsten vorstellig geworden waren, blieb sie bestehen und erfreute sich starken Zuspruchs. Durch die Ausdehnung des Postwesens vergröfserten sich die Einkünfte des Ober-Postmeisters von Jahr zu Jahr. Da sich die Regierung durch Kees benachtheiligt glaubte, so strengte sie gegen ihn einen Procefs an, der damit endete, dafs Kees 1712 aus dem Pachtverhältnifs entlassen und das Postwesen in unmittelbare Staatsverwaltung genommen wurde. Aus kleinen Anfängen war das Postwesen bereits zu einer grofsen Ausdehnung angewachsen. Vielfach hatte indefs das Pachtverhältnifs dem Ausbaue hindernd im Wege gestanden, denn die Postmeister waren in erster Linie auf ihren Vortheil bedacht und scheuten die Schaffung solcher Einrichtungen, die erhebliche Anlagekosten beanspruchten oder geringe Erträgnisse erwarten liefsen.

b) Allgemeiner Zustand des Postwesens in der Zeit vor 1712.

1. Postgesetzgebung. In einem an die Postmeister in Leipzig und Dresden gerichteten Patent aus dem Jahre 1661 wurde zum ersten Male dem Postwesen die Eigenschaft eines landesherrlichen Regals beigelegt. Ein Postzwang bestand für Briefe, Packete und kostbare Waaren. Das Schriftstück enthielt auch Strafvorschriften bei Portohinterziehungen (u. A. Confiscation). In anderen einschlägigen Patenten u. dgl. fand sich das Verbot der heimlichen Mitnahme von Postsachen durch Postillone (Festungsstrafe), die Verpflichtung aller Gespanne zum Ausweichen vor Postfuhrwerken auf das Posthornsignal hin sowie die Verpflichtung der Fährleute zum sofortigen Uebersetzen der Posten ausgesprochen. Vorgeschrieben war ferner die Berechtigung aller Posten zur Benutzung von Nebenwegen, die Befreiung der gewöhnlichen Posten (einschliefslich Extraposten) von der Entrichtung der Fähr- und Brückenabgaben und die Verbindlichkeit der Anwohner zur Hülfeleistung, wenn den ordentlichen Posten u. s. w. unterwegs ein Unfall begegnete. Weitere Vorrechte bestanden darin, dafs an den Tagen, an denen Posten abgingen, in derselben Richtung kein Lohnkutscher fahren durfte und dafs die Post zur Zurückhaltung von Postsendungen für Leute, die Porto schuldeten, befugt war.

Die Beförderung von Geldbriefen mit der Post wurde einige Zeit darauf zugelassen. Der Werthinhalt mufste voll angegeben werden; zu niedrige Declaration galt als Portohinterziehung. Für Geldbriefe übernahm die Post volle Gewähr. Die Garantiefrist dauerte aber nur bis zu den nächsten zwei Posttagen. Der Annahmebeamte hatte über solche Briefe einen Empfangszettel auszustellen.

2. Das Portofreiheitswesen war weit ausgedehnt. Von 1640 ab durften alle Sendungen der kurfürstlichen Familie, der Schriftwechsel der Geheimen Räthe und ihrer Secretarien — zu diesen zählten sich oft auch die Bedienten —, von 1682 ab auch die Berichte der Amtleute portofrei befördert werden. Auffälliger Weise war die Kurfürstin 1707 nicht mehr im Genusse der Portofreiheit. Solange die Post in nicht unmittelbarer Staatsverwaltung war, erhielt der Ober-

Postmeister für die Beförderung der portofreien Correspondenz eine Bauschvergütung. Natürlich wurde mit der Portofreiheit viel Mifsbrauch getrieben.

3. Die Portotaxen waren nicht einheitlich und nicht übersichtlich gestaltet. Als feststehend konnten nur die Tarife zwischen bestimmten gröfseren Orten oder zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkt eines Kurses angesehen werden; für Zwischenorte bestimmte sie der Postmeister. Niedrig waren von jeher die Taxen im Nahverkehre. Für einfache Briefe (bis einen Bogen) von Leipzig nach Halle oder Dresden galt (1693) die Taxe von 1 Groschen, nach Görlitz, Berlin, Hamburg, Nürnberg von 2, nach Wien, Frankfurt (Main) von 3 Groschen, nach Danzig, Königsberg dagegen von 6 Groschen. Die Taxe für doppelte Briefe betrug das $1\frac{1}{2}$fache der einfachen Gebühr. Für Packete waren zu zahlen: nach Dresden bis zum Gewichte von 1 Pfund 3 Groschen, von 1 bis 5 Pfund 6 Groschen, von 6 bis 10 Pfund 12 Groschen u. s. w., von 80 bis 90 Pfund 50 Groschen. Nach Nürnberg kostete jedes Pfund 6 Groschen. Das Personengeld belief sich damals: nach Dresden auf 2 Thaler 15 Groschen, nach Halle 12 Groschen, Nürnberg 6 Thaler. Estafettenbeförderung war bis Prag mit 11, nach Nürnberg mit 15 Thalern zu bezahlen. Der Packetverkehr steckte noch in den Kinderschuhen. Bei einer Post Leipzig — Breslau betrug die Stückzahl zwei bis drei Packete. Beim Jahreswechsel stieg der Verkehr durch die portofreie Versendung von »Leipziger Lerchen«, die an alle bedeutenden Postämter zur Erhaltung guten Einvernehmens unentgeltlich verschickt wurden, im Jahre 1764 im Gesammtwerthe von 80 Thalern.

4. Postkurswesen. Im Jahre 1700 gab es in Leipzig laut Postbericht wöchentlich 67 abgehende und ebensoviel ankommende Posten, worunter die »Hällische« täglich, die übrigen zwei- bis viermal in der Woche verkehrten. Das Jahr 1706 brachte das erste Kursbuch, von einem Postsekretär herausgegeben und mit einem Vorworte des Ober-Postamts versehen: »Es ist wohl nicht zu läugnen«, so war im Vorworte zu lesen, »dafs, je mehr die Welt zu ihrer Endschaft eilet und gleichsam abnimmt, je mehr die klugen Erfindungen der Menschen an Vollkommenheit zunehmen«. Der damalige Grad der Vollkommenheit der »Posterfindung« ergiebt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung: Die kürzeste Beförderungsdauer betrug für Briefe aus Leipzig nach Dresden 21, jetzt stellt sie sich auf $1\frac{3}{4}$ Stunden; nach Berlin damals 32, jetzt 3 Stunden, nach Hamburg 74 gegen 7, Frankfurt (Main) 90 gegen $7\frac{1}{4}$, Nürnberg 68 gegen 6, Paris 288 gegen 19, Rom 360 gegen 34, Wien 120 gegen 14 Stunden.

Die erste Kurskarte gab Kees 1704 heraus. Es wurde damals auch mit der Aufstellung von Entfernungszeichen und Wegweisern im Lande begonnen. Sie hatten zuerst Säulenform, waren aus Eichenholz hergestellt und in Abständen von je einer Stunde an den Poststrafsen angebracht.

Die Posten benutzten nicht immer die in der directen Richtung des Bestimmungsorts belegenen Strafsen; sie waren in Sachsen so gelegt, dafs jedesmal die Geleits-(Zoll-) Orte berührt wurden. Dies geschah zu Ungunsten der Juden, die neben den sonstigen Zöllen noch einen besonderen Leibzoll in diesen Orten zu entrichten hatten. Der Zollplackereien entbehrten jedoch auch andere Postreisende nicht, da jede Stadt ein Zollgebiet für sich bildete und Niemand die Post verlassen durfte, ehe die »Accise« in Richtigkeit war.

5. Postfuhrwesen. Bei der Einrichtung fahrender Posten erregten diese »Erfindung« und die Verwendung von Wagen grofses Aufsehen im Lande. Und doch gehörte deren Benutzung für Postreisende zu den Heimsuchungen, denen nur eine kräftige Körper-

beschaffenheit, in Verbindung mit christlicher Geduld, gewachsen war. In den Wagen gab es weder gepolsterte Sitze noch Lehnen, sie hatten keine Bedachung; der plumpe Wagenkasten ruhte lediglich auf Ketten oder Riemen; die Passagiere, häufig auf Gepäckstücken untergebracht, wurden fortwährend gerüttelt und gestofsen und mufsten dabei wohl Obacht geben, nicht hinausgeschleudert zu werden. Die schlechte Beschaffenheit der Wege, von der man sich keinen Begriff mehr machen kann, diente zur Erhöhung und Verstärkung der Unannehmlichkeiten. »Versoffene Postillons« und Mangel an Beleuchtung verschärften die Gefahren einer Reise. Postwartezimmer kamen im Anfange des 18. Jahrhunderts zur Einrichtung. Die Postmeister oder Posthalter — gewöhnlich waren diese Aemter in einer Person vereinigt — hatten gegen »billige« Bezahlung den Postreisenden »nothdürftige« Speis eund Trank in dem Zimmer darzubieten; sie hatten auch die Befugnifs zur Beherbergung der Extrapostreisenden. Wie eine ganze Anzahl Verordnungen erweist, liefs sich das Ober-Postamt in Leipzig angelegen sein, die Reisenden auf die Benutzung der Bewirthungsgelegenheit aufmerksam zu machen. Das Wartezimmer mufs, nach der Zahl der zum Aushange bestimmten Schriftstücke zu schliefsen, oft sehr mit Plakaten bedeckt gewesen sein.

6. Sonstiges. Nach einer mehrjährigen Mitbewerbung eines Buchdruckers erhielt der Ober-Postmeister Mühlbach im Jahre 1672 gegen Zahlung einer Pacht von 500 Thalern das alleinige Recht zur Herausgabe einer Zeitung. Aus den von ihm begründeten »Leipziger Post- und Ordinari-Zeitungen« ist die heutige »Leipziger Zeitung« hervorgegangen. Die Post war lange Zeit für den Zeitungsverkehr nicht allein Verlags- und Absatzanstalt, sondern auch das Redactionsbüreau.

Der Postdienst war kein angenehmer für Beamte und Unterbeamte, die hart arbeiten und alle Postgeschäfte besorgen mufsten, während der Postmeister sich in der Regel nur um die Posthalterei bekümmerte. Wegen des »übelen Traktements« wollte sich (1692) kein »Postbedienter mehr gebrauchen lassen«. Auch das Verhältnifs zwischen Beamten und Publikum war schlecht und besserte sich trotz aller Verordnungen nicht. Namentlich nahmen sich in Leipzig die »Handelsjungen« gegen die Beamten viel heraus. Wegen der »unbeschreiblichen Kottlosigkeit und Importunität« dieser jungen Leute sah sich die Postbehörde zur Stellung eines Antrags beim Rathe der Stadt auf Gewährung eines Wachtpostens veranlafst, der auch von 1701 ab bei der Post aufgestellt wurde. (Der Posten ist bis jetzt beibehalten geblieben.)

Bei der Ankunft der Posten herrschte am Postschalter starkes Gedränge; denn es bestand noch die Einrichtung, dafs bis zwei Stunden nach dem Eingange der Briefpost Jeder in den ausgehängten »Post-Charten« nachsehen durfte, ob einer der angelangten Briefe für ihn bestimmt sei, und zur Abholung der Sendungen am Schalter befugt war. Nach Ablauf der Frist begannen die Briefträger mit der Bestellung der nicht abverlangten Briefe, mit deren Abtragung sie bis 9 Uhr Abends zu thun hatten. Für jeden Brief war eine Bestellgebühr von 3 Pfennig, für ein Packet eine solche von 6 Pfennig zu entrichten.

In Leipzig und Dresden befand sich je ein »Postagent«; dies war ein Mittelsmann zwischen Post und Behörden (Consistorium, Collegien, Facultäten u. dergl.). Er hatte die Bestellung und die Auflieferung der in Betracht kommenden Postsachen zu besorgen, die Gebühren vorzuschiefsen, die Sachen zu »sollicitiren« und zu »remittiren«; dafür durfte er den Behörden ein »leidliches Porto« anrechnen.

Die Posthäuser waren schlecht beschaffen. Der Schaltervorraum des Leipziger Postamts soll (1662) eher einem Gefängnifs als einem Postcomtoir ähnlich gewesen sein. Kees I. liefs wenigstens aufser für Leipzig auch für Dresden bessere Diensträume herstellen.

Die Postbeamten hatten den Rang zwischen den Steuereinnehmern und den Mitgliedern der Stadt-Rathscollegien.

(Schluss folgt.)

8. Landeserzeugnisse und Verkehrsmittel in China.

Das Reich der Mitte nimmt fortdauernd die allgemeine Aufmerksamkeit in hervorragendem Mafse in Anspruch. Wenn China früher ein interessantes Land war, so ist es in unserer Zeit das interessanteste Land der Erde geworden, da es das Schauspiel eines greisenhaften, sich — wenn auch nur mit Widerstreben — einem Verjüngungsprocefs unterziehenden Staatswesens darbietet. Niemand kann voraussagen, wie sich diese Umwälzungen vollziehen werden, ob schnell, ob langsam, ob auf friedlichem oder auf gewaltsamem Wege. Soviel aber ist sicher, dafs die Tage der chinesischen Abgeschlossenheit gezählt sind, dafs China immer weniger dem Ansturme der abendländischen Civilisation und Productionsweise widerstehen kann, dafs es schrittweise von seinen Absonderlichkeiten zurückweicht und wohl oder übel in den Weltverkehr hineingezogen wird.

Ueber das, was China gegenwärtig an Waaren für den Weltmarkt zu liefern vermag, sowie über die Wirthschafts- und Verkehrsverhältnisse des Landes ist in den letzten Jahren mancherlei veröffentlicht worden; vieles aber ist noch unerforscht und bedarf der Aufklärung. Wir haben in Nr. 1 des Archivs für 1898 (S. 19 ff.) über Chinas Industrie und Handelsverkehr berichtet, ferner in Nr. 5 für 1898 (S. 145 ff.) sowie in Nr. 4 und 5 für 1899 (S. 106 und 161 ff.) namentlich die dem deutschen Einflufs unterworfene Provinz Schantung einer Besprechung unterzogen; auch enthält die Nr. 23 für 1898 eine Darstellung und eine Karte der geplanten Eisenbahnen in China. In den nachfolgenden Zeilen wollen wir die Bedeutung der Bodenschätze und der sonstigen Hülfsquellen des Reichs auf wirthschaftlichem Gebiete sowie die vorhandenen Wasserstrafsen kurz zu schildern versuchen, auch einige weniger bekannte Eisenbahnprojecte erwähnen, wobei uns ein Aufsatz im Novemberhefte des »Geographical Journal« für 1898 (»The Resources and Means of Communication of China« von Chisholm) und die dazu gehörige Bevölkerungs-, Productions- und Verkehrskarte von China sehr zu Statten gekommen ist.

Die Gesammtbevölkerung Chinas (mit Ausschlufs der Mandschurei) wird bekanntlich auf 350 Millionen geschätzt; doch giebt es auch Statistiker, welche die Anzahl der bezopften Bürger Ostasiens niedriger veranschlagen. Am dichtesteu bevölkert sind die am Meere gelegenen östlichen Provinzen Schantung (mit Ausnahme der Gebirgsgegenden), Kiangsu, Fokien, Ost-Kwangtung und die Binnenprovinz Hupe, die anz oder theilweise über 400 Einwohner auf der englischen Quadratmeile (= 2,59 qkm) haben; dann folgen Petschili, Honan, Nganhwei, Tschekiang und Szetschwan mit 300 bis 400 Menschen auf der englischen Quadratmeile, hiernach Hunan und Kiangsi mit 200 bis 300, dann Korea, das Gebirgsland von Schantung, die westliche Hälfte von Schöngking, die Provinzen Schansi, Kweitschou, West-Kwangtung und die

Insel Hainan mit 100 bis 200, die Südprovinzen Kwangsi und Jünnan mit 50 bis 100 und schliefslich die nördlichen und westlichen Theile des ausgedehnten Reichs, nämlich die Mandschurei, die Mongolei, das östliche Schöngking, die Provinz Kansu und Tibet, mit weniger als 50 Einwohnern auf der englischen Quadratmeile. Im Allgemeinen gilt der Satz, dafs die Bevölkerungsdichtigkeit von der Küste nach dem Inneren zu abnimmt. Von den Binnenprovinzen weisen nur Hupe und Szetschwan eine Uebervölkerung, ähnlich der in den Küstenprovinzen, auf.

Unter den Landeserzeugnissen nimmt die Kohle unstreitig den ersten Rang ein. Obgleich uns die Kohlenlager des Reichs keineswegs alle bekannt sind, genügen doch die vorhandenen Kenntnisse, um China zu den kohlenreichsten Ländern der Erde zählen zu können. Freiherr von Richthofen hat nachgewiesen, dafs keine der achtzehn Provinzen ohne Kohlenfelder ist. Am bekanntesten sind die durch diesen Gelehrten erforschten Kohlengebiete des nordöstlichen China und diejenigen der weiter südlich gelegenen Provinz Hunan. Welch ungeheuerer Reichthum der Boden von Schansi und der eines Theiles der benachbarten Provinz Honan (nicht zu verwechseln mit Hunan) birgt, haben wir in dem oben erwähnten Aufsatz über Schantung in Nr. 5 des Archivs dargelegt. Es genüge zu bemerken, dafs das Anthracitfeld von Ost-Schansi das bedeutendste nutzbare Kohlenlager der Welt ist; es besitzt gegen 35 000 qkm Flächeninhalt und kann die ganze Erde Jahrtausende mit Brennstoff versorgen. Ferner erinnern wir daran, dafs die Flötze dieser wunderbaren Kohlenanhäufung bis 10, ja selbst 12 m Mächtigkeit haben und dafs man stellenweise zu ebener Erde in die Bergwerke des abgebrochenen Plateaus hineinfahren kann. Neben der vorzüglichen Anthracitkohle des östlichen Schansi sind auch die bituminösen Kohlenlager von West-Schansi bemerkenswerth, die fast den gleichen Umfang wie die ersteren besitzen.

Von der Provinz Hunan im Süden sagt von Richthofen, dafs ihr ganzer südöstlicher Theil nicht mit Unrecht ein einziges grofses Kohlenfeld genannt werden könne. Die Ausdehnung des Feldes schätzt er auf 56 000 qkm; mehr als die Hälfte davon ist aber mit Ablagerungen von mehreren tausend Fufs Höhe bedeckt und deshalb für den Abbau nicht zugänglich. Die vorhandenen Bergwerke, die bereits eine erhebliche Ausbeute liefern, liegen zum Theil im Bereiche des Hsiang-kiang oberhalb Hsiangtan-fu, zum Theil an den Ufern des Lei-kiang; sie sind also für den Schiffsverkehr leicht erreichbar, was, wie wir später sehen werden, zur Zeit für einen chinesischen Kohlenbaron eine Lebensfrage ist. Die Hsiang-Gruben liefern halb bituminöse Kohle von geringer Güte; aber die Lei-Gruben enthalten meist Anthracit. Auch im westlichen Theile der Provinz Hunan, bei Tschönntschou-fu und bei Juëntschou-fu, sind Kohlenbergwerke vorhanden. Dasselbe gilt von der noch weiter südlich belegenen Provinz Kwangtung.

In der stark bevölkerten Provinz Szetschwan wird namentlich auf dem Kialing-Flusse ein gewaltiger Handel mit einheimischer Kohle betrieben.

In Petschili sind die Bergwerke von Kaiping, nordöstlich von Taku, bemerkenswerth, weil sie die einzigen in China sind, die unter Leitung von Europäern nach europäischer Methode betrieben werden und durch eine Eisenbahn mit einem Hafen (Taku) in Verbindung stehen, sowie die Gruben von Fangschan-hsien (56 km südwestlich von Peking), welche die Hauptstadt mit Brennmaterial versorgen.

Die ferne Provinz Kansu im Nordwesten des Reichs an der grofsen Mauer besitzt zahlreiche Kohlenfelder, die noch eine besondere Bedeutung erlangen werden, wenn es sich darum handeln wird, die aufserordentliche Wollproduction der Provinz industriell zu verwerthen.

Was schliefslich den Kohlenreichthum von Schantung, namentlich die Gruben des Poschanthales, die Bergwerke von Wei-hsien, I-tschou-fu u. s. w. betrifft, so verweisen wir auf den mehrerwähnten Artikel in Nr. 5 des Archivs für 1899.

Neben der Kohle sind grofse Lager von Eisenerzen im Boden des himmlischen Reichs verborgen; doch werden sie nur dort ausgebeutet, wo sie nach der einheimischen Methode leicht ausgeschmolzen werden können. Schansi, »das Land der Kohle und des Eisens«, nimmt in dieser Beziehung den ersten Rang ein; es versorgt einen Theil des Reichs mit seinen Erzeugnissen. Bei regelrechtem Betriebe hat seine Eisenindustrie eine grofse Zukunft. Der Hauptort des Berg- und Hüttenbetriebs im Süden der Provinz ist Tsötschou-fu, wenn auch die daselbst gefertigten Waaren nach der weiter nördlich belegenen und als Hauptvertriebsplatz dienenden Stadt Lu-ngan-fu seit mehr als zweihundert Jahren allgemein als Lu-Eisen bekannt sind. Im Norden wird besonders bei Loping-hsien, südlich von Pingtingtschou, ein sehr reiner brauner Hämatit (Rotheisenstein), vermischt mit Spateisenstein, gefunden und geschmolzen. Das nördlich von Pingtingtschou an der Hauptstrafse von der Ebene Petschilis nach Schansi belegene Jü-hsien ist ein wichtiger Mittelpunkt für die Eisenindustrie, indem es sowohl das Roheisen von Jü-hsien, als das Schmiedeeisen von Loping-hsien ausnutzt.

Im Gegensatze zu Schansi besitzt die andere Kohlenprovinz des Reichs, Hunan, nur wenig Eisen. Morrison erwähnt zwei Punkte, bei Höngtschou-fu und bei Tschönntschou-fu, wo Erze gefunden und örtlich verarbeitet werden.

Das in Kwangtung und Kwangsi gewonnene Eisen wird hauptsächlich in den Kurzwaarenwerkstätten der grofsen Fabrikstadt Foschan-tschou (Fuschan, Fatschan) bei Canton verarbeitet.

Durch die Nachbarschaft von Kohlen- und Erzlagern sind auch in Szetschwan und Kweitschou sowie in Hupe und in der Mandschurei, in letzterem Lande bei Liaujang-tschou, südwestlich von Mukden, ferner weiter östlich in Saimaki, nahe der Grenze von Korea, und besonders in Pönnhsihu, südöstlich von Mukden, Eisenhüttenwerke entstanden.

Kupfer ist, aufser in der Provinz Kwangtung, hauptsächlich im Westen, in der Provinz Jünnan, vorhanden; allerdings hat dort die Kupferindustrie durch den Muhamedaneraufstand stark gelitten, indem einige der Hauptbergwerke unter Wasser gesetzt worden sind und den Betrieb nicht wieder aufgenommen haben.

In Jünnan wird auch Zinn gefunden; sein Gebiet ist jedoch auf die Gegend von Kochiu, etwa 20 km westlich von Möngtfse am Song-koi (Rother Flufs), beschränkt. Der nach Tonkin führende Flufs ist durch die französisch-chinesische Convention additionelle vom 26. Juni 1887 dem Verkehre der Westmächte eröffnet worden.

Silber kommt in Jünnan, und zwar im südlichen Theile der Provinz bei der soeben erwähnten Stadt Möngtfse und im Norden bei Tschautung, vor; ferner in Kwangtung, Kwangsi, Honan, Schensi, Kansu und auf der Insel Hainan.

Blei wird in Jünnan gewonnen.

Gold kommt theils im Quarz, theils in den Sandanschwemmungen einiger Flüsse, z. B. des Yangtse-kiang und Min-Flusses, ferner auf der Insel Hainan, in Kwangtung, Jünnan und Kweitschou vor. Von diesen Fundstätten und aus den Bergwerken der Mandschurei stammt der gröfste Theil des auf die chinesischen Märkte und nach Indien gelangenden Goldes.

Eine Fundstätte für Quecksilber befindet sich nördlich von Kweijang in Kweitschou.

Salz in Form von Steinsalz giebt es in Jünnan und Szetschwan. Wichtig und weit verbreitet ist die Herstellung

von Salz aus Meerwasser an den Küsten. Die Salzgewinnung ist kaiserliches Monopol; von 600 g wird durchschnittlich eine Abgabe von $2^1/_2$ Pfg. erhoben.

China ist nach dem Gesagten reich an Bodenschätzen aller Art; wenn seine Bergwerkserzeugnisse bis jetzt noch keine Rolle spielen und die englische Kohle in den chinesischen Häfen noch immer billiger ist als die einheimische, so liegt dies an der primitiven Ausbeutungsmethode der Chinesen und an den mangelhaften Beförderungsverhältnissen.

Im Gegensatze zu den schweren Mineralien finden einige werthvolle Erzeugnisse des Landbaues ihren Weg schon seit langer Zeit nach den Westländern, nämlich Thee, Seide, Kampher, Zimmt u. a.

Der Anbau der Theestaude erstreckt sich über 28 Breiten- und 30 Längengrade; am besten gedeiht sie im mittleren China, in den Provinzen Fokien, Tschekiang, Kiangsi, Kiangsu und Nganhwei, deren durchschnittliche Jahrestemperatur zwischen 16 und 20° C. schwankt und wo auf starken Regenfall heiteres Wetter und Hitze folgen.

Der Seidenbau und die Pflege des Maulbeerbaums ist in ganz China von grofser Wichtigkeit. Die meiste und beste Seide kommt ebenfalls aus dem mittleren China und aus der Umgegend von Canton. Die sogenannte wilde Seide, die am häufigsten in Schantung, Honan und den Westprovinzen vorkommt, wird vom Eichenspinner geliefert.

Das Productionsgebiet des Kamphers sind die östlichen Provinzen, vornehmlich aber die an Japan abgetretene Insel Formosa. Verbreiteter ist der Cassiabaum, dessen Rinde einen billigen Zimmt liefert, der allerdings weniger aromatisch ist als der von Ceylon und Malabar stammende. Die Hauptpflanzstätten des Cassiabaums sind die Südprovinzen Jünnan, Kwangtung und Kwangsi.

In Kansu und Petschili, sowie in den angrenzenden Theilen der Mongolei wird viel Wolle gewonnen. Trotzdem verwendet man zur Kleiderfabrikation fast nur Baumwolle. Bei der Einführung europäischer Spinnmaschinen würde in jenen rauheren Gegenden sicherlich eine lebhafte Wollindustrie entstehen.

Baumwolle wird in grofsen Massen geerntet, doch ist sie weniger gut, namentlich kürzer, als die amerikanische und egyptische.

Zur Herstellung des Opiums werden namentlich in Jünnan und Szetschwan grofse Ackerflächen mit Mohn bebaut. Zuckerrohr liefern die Provinzen Kwangtung und die Insel Hainan; Bambus kommt hauptsächlich aus Kwangsi und Kwangtung, ist aber auch sonst im Lande verbreitet. Schliefslich darf das Nationalgericht, der Reis, nicht unerwähnt bleiben, der in den Flufsniederungen zwischen dem 25. und dem 35. Grade n. Br. in Massen geerntet wird. Daneben spielen Weizen, Bohnen und zahlreiche Gemüsearten in der Volksernährung eine wichtige Rolle.

Der Gewerbefleifs ist überall grofs; doch liefert er, da nur Handbetrieb stattfindet, für die Ausfuhr wenig. Porcellan, Email, zierliche Lackwaaren, Fächer, Papier, ferner Feuerwerkskörper aus der Gegend von Canton, Matten aus Kwangtung und Strohborte aus Schantung sind die wichtigsten Ausfuhrartikel.

Beförderungsmittel. Wie wir wiederholt hervorgehoben haben, harren die brach liegenden Bodenschätze Chinas nur des Zeitpunktes, an welchem durch den Bau von Strafsen und Eisenbahnen und durch die Verbesserung der Schiffahrt die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Waarenbeförderung behoben sein wird, um dem Lande zu einem neuen Aufschwunge zu verhelfen. Hinsichtlich der Wege und der jetzt gebräuchlichen Beförderungsmittel verweisen wir auf den Artikel »Schantung« in Nr. 5 von 1899, da die daselbst geschilderten Verhältnisse auch auf die

übrigen Provinzen Anwendung finden. Nach von Richthofen betragen die Beförderungsgebühren $3^1/_3$ bis $3^2/_3$ Kasch für 1 Picul auf 1 Li; dies waren vor dreifsig Jahren, als der genannte Gelehrte China bereiste, nach damaligem Silberwerthe etwa 4 bis $4^1/_2$ Pf. für 100 kg auf 1 km (1600 Kasch = 1 Taël = 6 Mark, 1 Picul = 61 kg, 1 Li = $^1/_2$ km). Colquhoun berechnet die Transportkosten für schwere Waaren, wie Salz und geprefste Baumwolle, auf 1 Shilling die Tonne und die englische Meile, d. s. etwa 6 Pf. für den Doppelcentner und das Kilometer. In Jünnan ist die Fracht billiger. Nach einer Schätzung von F. S. A. Bourne beträgt sie nur etwa den fünften Theil des von Colquhoun angegebenen Satzes, nämlich $2^1/_2$ Pence für die Tonne und die englische Meile. Dies ist jedoch eine Ausnahme und mag auf örtlichen Ursachen, namentlich der grofsen Armuth der Provinz Jünnan, beruhen. Nach von Richthofen und Baber werden den Fuhrleuten für die Theefrachten zwischen Jatschou und Tatsien-lu (in Szetschwan) 1 Schilling 3 Pence für die Tonne und die englische Meile (8 Pfg. für 100 kg auf 1 km) gezahlt. In Schantung beträgt die Fracht von den Kohlenbergwerken bei Wei-hsien nach der sieben englische Meilen (11 km) entfernten Stadt, wie Markham berichtet, 11 Schilling bis 13 Schilling 10 Pence für die Tonne, d. s. 10 bis 12 Pf. für den Doppelcentner und das Kilometer. Wenn wir daran erinnern, dafs sich auf den preufsischen Staatsbahnen die Fracht für Steinkohlen bei einer Beförderung auf 10 km Entfernung auf 0,9 Pf., bei 50 km auf 0,38 Pf., bei 100 km auf 0,34 Pf., bei 500 km auf 0,244 Pf. für den Doppelcenter und das Kilometer stellt, so ist damit die Höhe der chinesischen Frachtkosten am besten gekennzeichnet. Die Kohle findet daher überall, wo nicht gerade schiffbare Wasserstrafsen leicht zu erreichen sind, nur in der nächsten Umgebung der Bergwerke Absatz. Der Anthracit, der z. B. in Pingtingtschou (Schansi) 1 Mark 35 Pf. für die Tonne kostet, stellt sich in dem nur 130 km entfernten Hwolu-hsien auf 70 Mark für die Tonne. Welche ungeheuere Umwälzung in wirthschaftlicher Beziehung die Einführung der Eisenbahn und der Bau guter Fahrstrafsen in China hervorbringen müssen, geht aus solchen Thatsachen ohne Weiteres hervor.

Um so billiger ist der Schiffstransport; von Richthofen schätzt ihn zwanzig bis vierzig Mal wohlfeiler als die Landbeförderung. Bei Berechnung der Frachtkosten spielt daher nur die Länge des Landwegs eine Rolle; dies gilt besonders für Südchina, wo der Wasserweg allgemein mit den Landstrafsen in Wettbewerb tritt, wo der Yangtsekiang mit seinen Nebenflüssen und Kanälen ein Netz mehr oder weniger guter Verkehrswege darbietet. Die Kohlenbergwerke in Hunan und Szetschwan, die nahe genug an einem Flufslaufe liegen, um ihre Ausbeute billig zum Schiffe liefern zu können, finden Abnehmer in weiter Ferne; aber schon eine Landbeförderung von 30 km verschlingt den Gewinn des Kohlenhandels. Ungünstiger steht es in Schansi, wo die Wasserstrafsen fehlen, und der gebirgige Charakter des Landes den Kohlenversandt selbst auf mäfsige Entfernungen unmöglich macht. Das Gleiche gilt von Schantung und den übrigen nordchinesischen Provinzen. Und doch würde gerade in diesen weiten Gebieten wegen des rauheren Klimas billige Kohle willigere Abnehmer finden als in Südchina.

Die Flufsschiffahrt ist wegen des unregelmäfsigen Wasserstandes, abgesehen von einigen Hauptströmen, auf kleine, flache Boote angewiesen. Die europäischen Reisenden in China haben daher eine grofse Anzahl von Flufsläufen als ungeeignet für Dampfer bezeichnet. Wenn man jedoch die grofsen Fortschritte der Technik in Bezug auf die Herstellung flachgehender Flufsdampfer in Betracht zieht, so läfst sich annehmen, dafs die Dampfschiffahrt ein weiteres Gebiet finden wird, als man denkt. Zweckmäfsig gebaute Flufsdampfer von 55 m Länge

und 11 m Breite, welche leer nur 30 cm Tiefgang haben, tragen bei 60 cm Tiefgang 120 Tonnen und bei 92 cm Tiefgang 260 Tonnen Fracht. Kleine Schleppdampfer könnten ganze Reihen chinesischer Dschunken die Flüsse hinauf bugsiren und so dem einheimischen Schiffswesen zu neuer Blüthe verhelfen, besonders wenn durch Zufuhrbahnen die Flüsse mit den binnenländischen Productionsgebieten in Verbindung gebracht würden.

Die Veränderlichkeit im Wasserstande der chinesischen Flüsse ist ungeheuer. Die heftigen, anhaltenden Sommerregen, verbunden mit der Schneeschmelze auf den innerasiatischen Hochgebirgen, führen den Flüssen, namentlich dem Yangtse-kiang und dem Hwangho, grofse Wassermassen zu. Bei Itschang am Yangtse betrug der Unterschied zwischen dem tiefsten und dem höchsten Wasserstand in dem zehnjährigen Zeitraume von 1882 bis 1891 nicht weniger als 14,5 m. Viele Flüsse und Kanäle, u. a. auch der Kaiserkanal, sind daher im Sommer und im Herbste besser für die Schifffahrt geeignet als im Winter und im Frühling. Andererseits wird auf Flufsstrecken, auf denen Stromschnellen vorkommen, wie z. B. auf dem Yangtse oberhalb Itschang, durch das Steigen der reifsenden Wassermassen die Schiffahrt gefährlich. Während der Yangtse auf der oberen Strecke Tschungking—Itschang im Winter und Frühling das beste Fahrwasser bietet, ist zu derselben Zeit die Verbindung auf dem Mittellaufe zwischen Ischang und Hankau unterbrochen, weil hier der Flufs bei Niedrigwasser Untiefen und Sandbänke aufweist, die auch flachgehenden Booten den Durchgang nicht gestatten. Namentlich ist dies bei der Sonntagsinsel südlich von Schaschi der Fall, wo der Flufs eine scharfe Biegung macht. Zweifelhaft ist, ob die Stromschnellen des Yangtse bei Hochwasser durch Dampfer überwunden werden können. Bis jetzt ist erst eine kleine Dampfbarkasse von 16,75 m Länge und 3 m Breite, und zwar bei Niedrigwasser am 8. März 1898, bis nach Tschungking gelangt.

Nach der von dem Geographical Journal veröffentlichten Karte, die jedoch wegen der Unzulänglichkeit des Materials als keineswegs vollständig und mafsgebend bezeichnet wird, ist der Yangtse-kiang bis zur Mündung des Minho bei Hsütschou-fu schiffbar. Von seinen Nebenflüssen sind rechts der Wu-kiang, der Ju-en-kiang, der Hsiang-kiang und der den Pojang-See bildende Kan-kiang nebst einem östlichen Zuflusse dieses Sees, links der Minho mit seinem Nebenflusse Tung-ho, der Tschung-kiang, der Kialing-kiang mit den Nebenflüssen Fu-kiang und Kü-ho, sowie der bedeutende, bei Hankau mündende Han-kiang mit einigen kleinen Zuflüssen weit hinauf schiffbar. Gröfsere Kähne können jedoch nur auf dem Yangtse, und zwar auch nur bis Itschang, sowie auf dem Hsiang-kiang bis Höngtschou-fu und auf dem Unterlaufe des Wu-kiang fahren, während die übrigen Flufsstrecken nur in beschränkter Weise für kleinere Boote zugänglich sind. So ist der Kan-kiang, die Hauptverkehrsader von Kiangsi, in seinem Oberlaufe sehr schwer zu befahren. Doch wird er bis Nan-ngan-fu benutzt, wo früher, als noch der Kaiserkanal überall passirbar war, der Endpunkt einer langen, in Peking beginnenden Wasserstrafse lag. Bezüglich des Han-kiang ist hervorzuheben, dafs er in seinem Oberlaufe zahlreiche Stromschnellen bildet, während im Unterlaufe bei Hochwasser die flachen Ufer derartig überschwemmt sind, dafs auf weite Strecken kein Baum, kein Haus den Schiffern sichtbar ist, um ihnen als Landmarke zur Einhaltung der Fahrrinne zu dienen. Auch noch auf anderen Nebenflüssen des Yangtse ist die Güte des Wasserwegs sehr zweifelhafter Natur. So wird der Tung-ho wegen seiner Stromschnellen streckenweise nur von Flöfsen befahren und selbst hierbei müssen die Eigenthümer des Flöfsholzes den Schiffern das ominöse Versprechen abgeben, ihnen

im Falle eines Unglücks Särge zu liefern. Der wichtigste Flufs in Szetschwan ist der Min, welchen die Chinesen als den eigentlichen Oberlauf des Yangtse betrachten, und der Kialing, der wegen seiner hervorragenden Rolle beim Kohlenhandel bereits oben erwähnt wurde.

In dem Hügellande der südöstlichen Provinzen sind die Wasserstrafsen die Hauptträger des Verkehrs, obgleich auch hier zahlreiche Stromschnellen und Sandbänke bedeutende Hindernisse bereiten. Aber die Chinesen verstehen es, solche auch dort zu überwinden, wo man in Europa die Schiffahrt einstellen und lieber zur Landbeförderung übergehen würde. Sie ziehen ihre Dschunken über die Stromschnellen und kreuzen Stellen, wo das Wasser mit grofser Geschwindigkeit über kiesigen Grund mit nur 3 bis 5 cm Tiefe dahinschiefst.

Der mehrfach erwähnte Hsiangkiang ist durch einen Kanal mit dem Kwei-kiang oder Fu-ho, einem Nebenflusse des bei Canton in das südchinesische Meer mündenden Hsikiang (Westflufs), verbunden. Dieser Uebergang vom Yangtse-Thale zum Delta von Kwang-tung ist aber nur einige Monate während der Regenzeit und dann auch nur für kleine Boote von höchstens 60 cm Tiefgang befahrbar, weil in der übrigen Zeit Wassermangel im Kanal und Stromschnellen im Kweiflusse die Schifffahrt unterbrechen. Der Hsi-kiang selbst ist bis Wutschou-fu für gröfsere Schiffe und von da noch einige Hundert Kilometer weiter hinauf für kleinere Fahrzeuge schiffbar. Bis Wutschou-fu verkehren seit einiger Zeit englische Dampfer mit 2 m Tiefgang regelmäfsig; es ist nicht ausgeschlossen, dafs mit kleineren Dampfschiffen Nanning erreicht werden könnte. Von anderen schiffbaren Zuflüssen des Canton-Deltas sind der für gröfsere Fahrzeuge benutzbare Tung-kiang oder Ostflufs und der weniger leicht zugängliche Pe-kiang oder Nordflufs zu erwähnen.

Der bei Swatau in das Südchinesische Meer mündende Han-kiang (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Nebenflusse des Yangtse) bietet nur auf eine kurze Strecke einen fahrbaren Wasserweg; dagegen ist der bei Futschou-fu mündende Min-kiang bis Schauwu-fu hinauf schiffbar.

Die Provinzen Tschekiang, Nganhwei, Kiangsu, Schantung und Petschili sind das Gebiet des grofsartigen Kanalsystems, das vor mehr als tausend Jahren in Chinas Blüthezeit angelegt wurde, jetzt aber zum Theil verfallen ist. Eine gute Fahrstrafse auch für gröfsere Kähne bietet der Kaiserkanal von Hangtschou-fu über Tschingkiang am Yangtse bis nach Hwai-ngan-fu am früheren Mündungsarme des Hwangho. Von da bis zum Gelben Flusse selbst und darüber hinaus bis Tientsin ist er nur für kleinere Boote, in der trockenen Jahreszeit streckenweise überhaupt nicht zu benutzen, da in den höheren Lagen das Wasser nicht durch Schleusen zurückgehalten wird.

Der bei Hangtschou-fu in Tschekiang mündende Tsientang (Tsingho) ist bis Kütschou-fu in beschränktem Umfange schiffbar; dasselbe gilt von der nach Ningpo führenden Wasserader.

In den östlich vom Kaiserkanal befindlichen See Hungtsö-hu mündet ein aus Honan kommender Flufs, der Hwaiho, der mit seinen Nebenflüssen, namentlich dem Schaho, streckenweise von kleineren Fahrzeugen benutzt wird.

Der Strom des Nordens, der Hwangho, der durch seinen Wasserreichthum gleich dem Yangtse eine Hauptverkehrsader des Landes sein könnte, wird auf Strecken von vielen Hundert Kilometern Länge von den chinesischen Schiffern gemieden, weil sein reifsender Lauf und die Neigung zur Bildung von Sandbänken den Dschunken gefährlich wird. Ob der Strom später dem Dampferverkehr wird dienstbar gemacht werden können, mufs

dahingestellt bleiben. Nach v. Richthofen ist der Hwangho in seinem Unterlaufe nur von Möng-hsien bis in die Gegend von Tsautschou-fu für Boote von höchstens 1 m Tiefgang zugänglich; dagegen berichtet Morrison, dafs bei seinem Besuch 1878 schwere Fahrzeuge von wahrscheinlich 2 bis 2½ m Tiefgang von der Mündung bis Tschiho-hsien (westlich von Tsinan-fu) gekommen seien und dafs man die ganze, schwere Ausrüstung für das Arsenal von Lokau, den Flufshafen nördlich von Tsinan-fu, den Strom heraufgebracht habe. Dieser Transport ist aber wahrscheinlich auf dem Kanal erfolgt, der seit einigen Jahren Tsinan-fu mit dem Golfe von Petschili verbindet. Oberhalb Möng-hsien ist der Hwangho bis zu der grofsen Biegung nicht befahrbar. Dann folgt wieder eine schiffbare Strecke bis zum »Drachenthore« (Lungmönn); doch wird dieser Theil des Flusses fast nur zur Beförderung von Kohle auf Flöfsen aus den Gruben von Hotsin-hsien bei der Mündung des Fönn-ho nach Hsienjang-hsien am Wei-ho, dem Flufshafen von Hsingan-fu, benutzt. (Weiter hinauf ist der Wei-ho nicht schiffbar.) Jenseits des Drachenthors befindet sich auf dem Hwangho eine lange, vollständig unbefahrbare Strecke; erst weiter oben, zwischen Ning-hsia und Bautu (Pautu oder Pauto) in der Mongolei, wird auf dem Strome ein beträchtlicher Wollen- und Getreidehandel getrieben. Littledale fuhr noch weiter oben, von Lantschou-fu nach Ning-hsia, den Strom auf einem Flosse von 15 × 5,5 m Gröfse hinab, wobei er am zweiten Tage eine schlimme Stromschnelle passirte.

In der Provinz Petschili bietet das Flufssystem des Wei-ho (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Nebenflusse des Hwangho), zu dem der Hutu-ho, der Kou-ho, der Hun-ho (Han-ho), der Pei-ho und der nördliche Theil des Kaiserkanals gehören, ein Netz von Wasserstrafsen. Namentlich ist der Pei-ho, welcher die Hauptstadt Peking mit dem Meerbusen von Petschili verbindet, von Wichtigkeit, doch hat er durch den Bau der Bahn nach Taku an Bedeutung verloren.

Eisenbahnen. Zur Geschichte des chinesischen Eisenbahnwesens ist zu erwähnen, dafs das Reich der Mitte schon 1876 einen kurzen, 9 km langen Schienenweg zwischen Schanghai und Kangwan hatte, den aber die für die Grabesruhe der Ahnen fürchtenden Behörden im folgenden Jahre aufkauften und wegrissen. 1884 folgte eine Eisenbahn von 13 km Länge, welche zur Beförderung von Kohlen aus den Gruben von Kaiping in Petschili zu den Schiffen diente und welche die Stammlinie der jetzt fertiggestellten Eisenbahn Taku—Schanhaikwan wurde. Im Sommer 1897 wurde die 117 km lange Bahn von Peking nach Taku eröffnet, die schon einen so bedeutenden Verkehr aufweist, dafs ein zweites Gleis gelegt werden mufste. Die von einer belgischen Gesellschaft in Angriff genommene Eisenbahn Peking—Hankau ist bis Pauting-fu fertig, während man an einer Zweigstrecke nach den Anthracitgruben von Fangschan-hsien, welche der Hauptstadt zu billigen Kohlen verhelfen soll, noch arbeitet. Eine Linie zwischen Shanghai und Wosung wurde im August 1898 eröffnet. Aufser diesen, den ganzen Besitz Chinas an Vollbahnen ausmachenden Linien wird noch eine Industriebahn genannt, welche der Vicekönig von Hupe 1892 zwischen den Bergwerken von Tieh-schanpu und dem Yangtse, etwa 110 km unterhalb von Hankau, gebaut hat, um seine Eisenwerke bei Hanjang-fu mit Erzen zu versorgen.

Hinsichtlich des grofsen zukünftigen Bahnnetzes in China, wie es sich nach den bereits ertheilten oder noch angestrebten Concessionen darstellt, verweisen wir auf unsere Darstellung in Nr. 23 des Archivs für 1898 sowie auf den Aufsatz über Schantung in Nr. 5 vom vorigen Jahre.

Am eingehendsten hat Dr. Kreitner in Band V der Revue coloniale inter-

nationale die chinesischen Eisenbahnprojecte behandelt. Wir machen zur Vervollständigung unserer früheren Angaben hier noch einige für den Bahnbau in Betracht kommende Linien namhaft.

Zu diesen gehört zunächst eine als chinesische Nordbahn bezeichnete Verbindungslinie zwischen Mittel-Sibirien und Peking, da die von den Russen vornehmlich aus strategischen Gründen geplante Bahn Nertschinsk—Port Arthur für die Hauptstadt Chinas zu abgelegen ist. Drei Linien sind vorgeschlagen worden, nämlich 1. Peking—Dolon-Nor (Lama-Miau) — Kheita-Tschita, 2. Peking—Urga—Kiachta—Baikalsee (Irkutsk) und 3. Peking—Hsi-ngan-fu — Hami — Semipalatinsk. Die beiden erstgenannten Linien verfolgen alte Karawanenwege durch die Mongolei nach Norden, die letztgenannte, von dem Freiherrn v. Richthofen vorgeschlagene Linie aber geht zuerst nach Südwesten zum Hwangho, führt durch die Provinzen Schansi, Schensi und Kansu, überschreitet das Richthofen-Gebirge und zieht, an dessen Nordostabhange parallel dem Rande der Wüste Gobi entlang laufend, schliefslich über Hami durch die Dsungarei und das Land der Kalmücken nach Semipalatinsk. Die Gesammtlänge dieser Bahn wird auf 3000 km geschätzt, ihre Anfangsstrecke fällt mit der bereits erwähnten Linie Peking—Pauting-fu und deren geplanten Fortsetzung nach dem Hwangho zusammen. Schwierigkeiten im Baue würden sich nach Erreichung dieses Flusses oberhalb Möng-hsien ergeben, weil von hier bis zur grofsen Flufsbiegung bei Tung-kwan steile Löfsabhänge von 50 bis 100 m Höhe nach dem Flusse zu abstürzen. Die Ueberbrückung des Stromes bei Tungkwan würde ohne sonderliche technische Schwierigkeiten erfolgen können. Für die Strecke zwischen Hwaiking-fu und Tung-kwan giebt übrigens v. Richthofen noch eine Linie südlich des Hwangho (über Honan-fu) an, bei welcher der Strom in der Nähe von Möng-hsien überbrückt werden müfste. Von Tungkwan ab würde die Bahn im Thale des Wei-ho über Hsingan-fu und Tsin-tschou hinaufzuführen sein. Dann würde sie bei Nganting-hsien die Wasserscheide zwischen dem Wei-ho und dem oberen Hwangho erreichen und bei Lan-tschou-fu diesen Strom nochmals überschreiten, um schliefslich, an der grofsen Mauer entlanglaufend, den Südostzipfel des Richthofen-Gebirges (Kilien-schan und Momoschan) zu erklimmen und jenseits desselben nach Kulang-hsien zu gelangen. Von hier ab sind Schwierigkeiten nicht zu überwinden. Die Wichtigkeit dieser, die Westprovinzen erschliefsenden und auch von Dr. Kreitner als zweckmäfsig bezeichneten Linie leuchtet ein; doch sind zu ihrer Ausführung noch keinerlei Anstalten getroffen worden.

Dasselbe gilt hinsichtlich der Bahn Kaiföng-fu—Hwaingan-fu als Theilstrecke der von Dr. Kreitner empfohlenen Linie Peking — Hwaingan-fu — Shanghai, da, wie unsere Karte in Nr. 23 des Archivs für 1898 ergiebt, die Bahnen Peking — Kaiföng-fu — Hankau und Peking—Hwaingan-fu—Shanghai der Verwirklichung näher sind. Zur Ueberschreitung des Yangtse bei Tsching-kiang empfiehlt Dr. Kreitner den Bau einer Fähre mit hydraulischem Hebewerk, ähnlich dem bei Homberg-Ruhrort am Rheine im Gebrauche befindlichen, um die Niveauunterschiede zwischen dem veränderlichen Wasserspiegel und dem Anschlufsgleise auszugleichen.

Auch der Bau der befürworteten Bahn Hsingan-fu—Hankau hat wegen des ungünstigen Gebirgslandes, durch welches sie führen würde, zunächst keine Aussicht auf Verwirklichung, zumal durch die mehrerwänte Linie Peking — Hankau eine ausreichende Verbindung des Hwangho-Thales mit dem Yangtse-kiang geschaffen wird.

Die geplante Eisenbahn am unteren Yangtse zwischen Nanking und Hankau ist von Kennern des Landes als weniger dringend bezeichnet worden, als ein von Hankau aus aufwärts

zu legender Schienenstrang, weil der Strom, wie wir oben gesehen haben, oberhalb jener Stadt nur mangelhaft für die Schiffahrt geeignet ist, während er in seinem Unterlauf einen vorzüglichen Verkehrsweg darbietet. Die in Hankau beginnende Yangtse-Bahn würde zunächst etwa 180 km weit im Thale des Han-kiang hinaufführen und durch die fruchtbare, von vielen Kanälen durchschnittene und mit Teichen und Seen besetzte Ebene bis Kingtschou-fu gehen. Von hier bis Itschang am Yangtse ist der Bau leicht auszuführen; aber zwischen Itschang und Jünjang (225 km) fliefst der Blaue Flufs durch furchtbar steile und enge Schluchten sowie durch felsiges Gebirgsland, deren Ueberwindung wahrscheinlich die schwierigsten und kostspieligsten Viaducte, Brücken, Tunnels, Schutzdämme, Durchstiche, Aufschüttungen u. dergl., verursachen würde. Oberhalb dieser Strecke ist bis Tschungking-fu wieder leicht zugängliches Gelände.

Die südchinesische Bahn von Canton nach Jünnan wird in ihrem oberen Theile ebenfalls schwer auszuführen sein, da das Land im oberen Gebiete des Hsi-kiang, soweit es erforscht ist, sich als eine wilde, gebirgige, dünn bevölkerte Gegend darstellt.

Als Verbindungslinien zwischen der Yangtse-Bahn und der Hsi-kiang-Bahn werden von Dr. Kreitner zwei Routen genannt, wobei er aber gerade diejenige Linie, für welche amerikanische Unternehmer eine Concession erworben haben, nämlich die Bahn von Hankau über den Tschelingpafs nach Canton, als zu schwierig für den Bau aufser Betracht läfst. Von den vorgeschlagenen zwei Bahnen soll die obere zwar ebenfalls Hankau mit Canton verbinden; doch soll der Schienenweg unter Umgehung des Tschelingpasses in den Thälern des Hsiang-kiang und des Kwei-kiang entlang führen. Zwischen Hankau und der gegenüberliegenden Stadt Wutschang-fu würde zur Vermeidung eines schwierigen Brückenbaues eine Eisenbahnfähre zu verkehren haben. Die untere Linie zwischen Yangtse und Hsi-kiang soll in Kiukiang am rechten Ufer des Yangtse beginnen, im Thale des Kan-kiang hinaufsteigen und nach Ueberwindung der Wasserscheide auf dem linken Ufer des Pe-kiang nach Canton hinabführen. Diese Bahn würde 900 km lang werden.

Um die wegen ihres Ueberflusses an Thee, Tabak, Hanf und Papier wichtigen Gegenden von Nord- und Ost-Kiangsi und von West-Fokien mit den Vertragshäfen von Kiukiang am Yangtse und Futschou-fu am Ostchinesischen Meere in Verbindung zu bringen, schlägt Dr. Kreitner eine Bahn vor, die in Kiukiang beginnen und zunächst bis zu der Provinzial-Hauptstadt Nantschang-fu gehen soll; dann wendet sie sich, anstatt der projectirten Telegraphenlinie über Futschou-fu (in Kiangsi) und Kientschang-fu nach Schauwu-fu zu folgen, ostwärts nach letztgenannter Stadt, um die Theegegend des östlichen Kiangsi zu durchschneiden. Von Schauwu-fu soll die Bahn durch das Gebiet des schwarzen Thees von Fokien führen und schliefslich im Thale des Min-Flusses nach dem Hafen von Futschou-fu gelangen. Die Länge dieser Bahn wird auf 825 km geschätzt.

Freiherr von Richthofen hat zur Erschliefsung von Kiangsi eine andere Linie in Vorschlag gebracht, nämlich eine Bahn von Ningpo über Lanki-hsien aufwärts durch die Provinz Tschekiang, dann über das Gebirge in das Thal des Kin-kiang hinab.

In Erwägung gezogen hat man ferner die Herstellung eines Schienenwegs von Kaulun bei Hongkong nach Canton; dieser Bahnbau würde aufser den zahlreichen zu überbrückenden Wasseradern des Deltas keinen Schwierigkeiten begegnen.

Schliefslich erwähnen wir die von den Engländern schon lange und eifrig angestrebte Verbindung zwischen Ober-Birma und Jünnan, für welche Colquhoun als allein ausführbar die

Linie von Maulmein über Raheng nach Tschieng-sen am Mekong und dann im Thale dieses Flusses aufwärts nach Süd-Jünnan empfiehlt. Die Engländer sollen sich jedoch nach einer Meldung des »Daily Mail« eine Bahn haben concessioniren lassen, die von Kunlong-Fähre (an der birmanisch-chinesischen Grenze) nach Tali-fu, Jünnan-fu, Sui-fu (Hsütschou-fu) und Tschungking führt, woselbst sie ihre natürliche Fortsetzung in der oben besprochenen Yangtse-Bahn nach Hankau finden würde. Es darf hierbei jedoch nicht aufser Acht gelassen werden, dafs die Gebirge von Birma und Jünnan dem Bahnbaue nichts weniger als günstig sind.

An grofsartigen Eisenbahnprojecten im Reiche der Mitte fehlt es also nicht. Ob sie zur Ausführung gelangen und welche Wirkung die Schienenwege in Gemeinschaft mit der westländischen Cultur in einem Lande ausüben werden, das mindestens den fünften Theil der Gesammtbevölkerung der ganzen Erde beherbergt, mufs die Zukunft lehren.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Die deutschen Dampfschiffahrten nach Süd-Brasilien, die bisher von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg gemeinschaftlich mit der Firma A. C. de Freitas & Co ebendaselbst ausgeführt wurden, werden seit dem 1. Januar 1900 von den genannten beiden Gesellschaften getrennt unternommen. Die Hamb.-Südam. Dampfschiffahrts-Ges. fertigt am 15. und am letzten Tage jedes Monats einen Dampfer nach Südbrasilien ab, wo die Häfen Paranagua, São Francisco, Desterro und Rio Grande do Sul angelaufen werden. Bei einzelnen Fahrten legen die Dampfer auch in den nordbrasilianischen Häfen Cabedello (Parahyba do Norte) und Maceió an. Die Fahrten der Rhederei Freitas erfolgen ebenfalls monatlich zweimal.

Der Unternehmer der deutschen Postdampfschiffahrten zwischen Capstadt und dem deutsch-südwestafrikanischen Schutzgebiet, Oberleutnant Troost, hat mit Genehmigung der Reichs-Postverwaltung seinen zu den Fahrten benutzten Dampfer »Leutwein« an die Woermannlinie verkauft. Diese tritt in den mit der Reichs-Postverwaltung bestehenden Vertrag ein und wird die Fahrten in der bisherigen Weise fortführen.

Das General-Register der Handelsmarine aller Länder, herausgegeben vom Bureau Veritas, für 1899/1900, enthält wiederum die übliche Zusammenstellung der Dampfschiffe von 100 Netto-Registertons und darüber, nach ihren Flaggen geordnet. Die Dampferflotten der am Seeverkehr in erheblicherem Mafse betheiligten Länder, in der Reihenfolge nach der Gesammtzahl der Registertons, sind nachstehend aufgeführt; zur Vergleichung sind die Angaben des Vorjahrs hinzugefügt.

Flagge	1899/1900 Der Dampfer		1898/1899 Der Dampfer	
	Anzahl	Brutto-Registertons	Anzahl	Brutto-Registertons
Englische	5 453	11 093 807	5 707	10 993 111
Deutsche	900	1 873 388	878	1 625 521
Französische	526	985 968	547	952 682
Amerikanische	551	970 881	502	810 800
Norwegische	657	672 549	646	628 493
Spanische	377	551 887	361	520 847
Japanische	332	455 535	334	439 509
Italienische	258	443 365	254	420 880
Russische	435	407 536	399	358 415
Dänische	318	388 670	302	340 431
Niederländische	224	365 995	227	363 290
Schwedische	497	339 879	483	315 996
Oesterreichische	167	335 314	166	298 990
Belgische	73	146 615	71	128 805
Brasilianische	211	140 055	211	143 800
Griechische	108	139 987	100	139 431
Türkische	79	78 181	74	71 483
Portugiesische	29	53 630	29	54 324.

Kleinbahnen. Die Kleinbahnen im bayerischen Landtage. Im Anschlufs an unsere Mittheilungen über den Standpunkt, welchen die Königlich Württembergische Regierung zu der Frage einnimmt, ob der Staat die Kleinbahnen selbst bauen oder ihre Erbauung dem Privatkapital überlassen solle (vgl. Archiv f. 1899, S. 773), können wir nunmehr auch berichten, wie sich die Königlich Bayerische Regierung zu dieser Frage stellt. Wir müssen vorausschicken, dafs Bayern, ähnlich wie Württemberg, seine Eisenbahnen nur in zwei Klassen, Haupt- und Localbahnen, und nicht wie Preufsen in Haupt-, Neben- und Kleinbahnen scheidet.

Der bayerische Ministerpräsident und Verkehrsminister Freiherr von Crailsheim, der auf Anfragen im Landtage bereits wiederholt erklärt hatte, dafs Bayern eines Kleinbahngesetzes nicht bedürfe, da die in Betracht kommenden Verhältnisse in Bayern wesentlich anders lägen als in Preufsen, und dafs die Regierung deshalb der von Preufsen mit dem Kleinbahngesetze seit 1892 eingeschlagenen Verkehrspolitik nicht zu folgen gedenke, hat vor Kurzem in einer Sitzung der Abgeordnetenkammer anläfslich der Berathung der Gesetzentwürfe über den Ausbau und die Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes seinen Standpunkt der Aufrechterhaltung eines möglichst reinen Staatsbahnsystems für Bayern von neuem betont.

Der Minister führte aus, dafs in Bayern allerdings auch Privatbahnen beständen, dafs diese aber ohne jede Staatssubvention errichtet worden seien und auch ohne eine solche bestehen könnten, da die Unternehmer nur rentabele Linien erbaut hätten. Die Erwartungen, die man an die Möglichkeit einer weiteren, erheblichen Verdichtung des Localbahnnetzes durch Privatgesellschaften knüpfe, würden nicht erfüllt werden. Eine Privatgesellschaft müsse selbstverständlich Gewinn erzielen und könne sich nicht etwa mit einer Rente von 4 v. H. be-

gnügen, denn es halte nicht schwer, ein Kapital in anderen Unternehmungen mit höherem Ertrag anzulegen. Da neue Localbahnen, wie die Erfahrung zeige, bei der Anwendung von normalen Tarifen nur ganz ausnahmsweise eine höhere Rente erzielen könnten, so sei die Localbahn-Actiengesellschaft in Bayern zu höheren Tarifen gedrängt worden, als die Staatsbahn sie habe. In Folge dessen seien die Interessenten, die zur Befriedigung ihres Verkehrsbedürfnisses auf die Privat-Eisenbahngesellschaft angewiesen seien, im Nachtheile gegenüber den Bewohnern von Orten an Staatsbahnen. Und selbst Gemeinden und Kreise mit staatlich subventionirten Privatbahnen würden sich sehr bald an den Staat wenden, damit dieser die Privateisenbahnen übernehme und ihnen die normalen Tarife verschaffe. Dadurch würde der Staat aber finanziell belastet werden.

Es komme hinzu, dafs mit dem Anwachsen der Zahl der Privatbahnen überhaupt sich auch die Zahl derjenigen Privatbahnen vermehren würde, welche Anschlüsse sowohl an Staats- als an Privatbahnen haben und die deshalb mit den Staatsbahnen in Wettbewerb treten könnten. Er halte es aber im Interesse der Staatsfinanzen für sehr bedenklich, durch Zulassung solcher im Privatbesitze befindlicher Localbahnen Ableitungslinien für das staatliche Hauptbahnnetz zu schaffen. Im Uebrigen sei auch die erste Kammer durchaus nicht geneigt, von dem bisherigen Systeme des Localbahnbaues durch den Staat abzuweichen.

Das Netz von Localbahnen, das sich nach dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes in Preufsen entwickelt hat, beruht im Wesentlichen auf dem selbständigen Verkehrsleben der einzelnen Kreise und Provinzen. Diese Selbständigkeit ist in den Verwaltungsbezirken Bayerns nicht in dem gleichen Mafse, wie in Preufsen vorhanden, was sich wohl in erster Linie dadurch erklärt, dafs — wie auch die staatlichen Localbahnen im Königreiche Sachsen zeigen — in einem kleineren Staate die Fürsorge der Regierung sich Aufgaben zuwenden kann, die ein gröfserer Staat zweckmäfsig den Selbstverwaltungskörpern überlassen wird. So fehlen in Bayern und Sachsen die Voraussetzungen, unter denen sich das preufsische Kleinbahnwesen entwickeln konnte.

Der Telegraph am Congo. In neuerer Zeit entfaltet sich an den verschiedensten Punkten des afrikanischen Festlandes eine rege Thätigkeit in der Herstellung von Telegraphenanlagen. Während auf der Osthälfte des Continents die Arbeiten an der grofsen, Afrika von Nord nach Süd durchziehenden sogenannten transafrikanischen Telegraphenlinie in vollem Gange sind, wird von Westen aus längs des Congo der Telegraph in das Innere geführt. Der Zeitschrift »La Belgique Coloniale« entnehmen wir nachstehende Mittheilung über die Congolinie.

Als erstes Glied der Congolinie ist im vergangenen Jahre die 200 km lange Theilstrecke Leopoldville-Kwamouth dem Verkehr übergeben worden. Diese Strecke ist den Einflüssen der Witterung, die sich besonders in aufsergewöhnlich heftigen Stürmen und plötzlichen erheblichen Temperaturschwankungen äufsern, in hohem Grade ausgesetzt. Auch bilden die am Unterlaufe des Kassai in der Gegend von Kwamouth noch häufig vorkommenden Elephanten eine Gefahr für die Linie. Zur Sicherung der Telegraphenanlage und zur Aufrechthaltung eines regelmäfsigen Betriebs haben daher besondere Mafsnahmen getroffen werden müssen. Längs der Linie sind in einem Abstande von je 10 km von einander 20 Ueberwachungsposten vertheilt. Jeder dieser Posten besteht aus einem schwarzen Soldaten und zwei eingeborenen Arbeitern. Je fünf Posten bilden eine Abtheilung, der ein schwarzer Clerc vorsteht. Täglich einmal mufs

von jedem Posten aus die Linie bis zum nächsten Posten begangen und hierbei jeder wahrgenommene Fehler, soweit es den beiden Arbeitern möglich ist, sofort beseitigt werden. Mittelst einer tragbaren, von Posten zu Posten weiterzugebenden Controluhr wird die pünktliche Handhabung dieses Postendienstes überwacht. Das ganze Bewachungssystem ist einem europäischen Beamten unterstellt, der möglichst oft mit einem kleinen eigens für diesen Zweck bestimmten Dampfer die im Allgemeinen dem Laufe des Congo folgende Linie bereist. Die Unterhaltung des längs der Telegraphenlinie laufenden Weges liegt den umwohnenden Schwarzen ob, mit denen dieserhalb Abkommen getroffen sind.

In ihrem weiteren Verlauf überschreitet die Linie bei Kwamouth den hier 800 m breiten Kassai an zwei 35 m hohen Eisengerüsten. Bei der eifrigen Thätigkeit, mit welcher die Bauarbeiten betrieben werden, hofft man, schon in naher Zeit mit der Linie bis Coquilhatville, d. i. bis zu 1200 km von der Westküste, vorzurücken. Wie verlautet, wird der Congostaat auch nach Osten hin durch eine Verbindung mit der grofsen transafrikanischen Nord-Südlinie Anschlufs an das Welttelegraphennetz erhalten.

Elektrische Einrichtungen am Dortmund–Emskanal. Unter dem Titel »Elektrizität an Kanälen« bringt das Polytechn. Centralbl. eine interessante Abhandlung, worin nach Betrachtungen über die erst allmählich zur Erkenntnifs gelangte Gleichberechtigung der Wasserstrafsen mit den Eisenbahnen und die zur Verbesserung des Kanalverkehrs getroffenen Mafsnahmen u. a. der erheblichen Rolle gedacht wird, welche der Elektrizität beim Dortmund–Emskanal zugefallen ist. So hat man im Hafen von Emden zur Bewältigung des beträchtlichen Umschlagdienstes und für Beleuchtungszwecke eine elektrische Centrale errichtet, die Gleichstrom von 500 Volt für Kraft und 2 × 200 Volt für Licht liefert. Vorläufig sind drei elektrisch betriebene Portalkrahne von je 2500 kg Tragfähigkeit aufgestellt. Weitere Krahne sind vorgesehen, ferner ein Schwimmdock mit elektrisch betriebener Pumpenanlage und ein elektrischer Kohlenkipper. Bei Gleesen und bei Münster finden sich — als erste ihrer Art — elektrisch betriebene Schleusen. In eisernen Schutzkästen, zu beiden Seiten der Schleusen, stehen die Motoren mit den Schaltapparaten. Sie öffnen und schliefsen die Schützen (Abschlüsse) zur Verbindung der Schleusenkammer mit dem Ober- und Unterwasser, die Cylinderventile zur Verbindung mit den rechts und links von den Schleusen befindlichen Sparbecken, bedienen die Schleusenthore und ziehen mittelst zweier Spills die Schiffe in die Kammer und aus ihr heraus. Zur Bedienung der Spills genügt ein einziger Fufstritt. Nachts beleuchten Bogen- und Glühlampen die Schleusen. Die Einrichtungen ermöglichen nicht nur eine schnelle Abfertigung der Schiffe, sondern auch einen billigen Betrieb. In den Speichern am Hafen zu Münster ist die elektrische Kraft ebenfalls dienstbar gemacht; als Beispiel wird ein elektrischer Speicheraufzug erwähnt. Weiterfahrend begegnet man an einer der interessantesten Stellen des Kanals, da wo er auf einer steinernen Brücke die Lippe überschreitet, einem Kohlenkrahne, der eine, zu Zeiten anhaltender Trockenheit den Kanal mit Lippewasser speisende Pumpenanlage mit Kohlen versieht und elektrisch angetrieben wird. In welch umfangreichem Mafse elektrische Einrichtungen endlich im Dortmunder Hafen und zur Bethätigung des Schiffshebewerkes bei Henrichenburg getroffen sind, haben wir bereits in dem Aufsatz auf S. 596 ff. des Archivs von 1898 dargelegt.

Harzbahnen. Seit Fertigstellung der Südharzbahn gehört der Harz zu denjenigen deutschen Gebirgen, welche im Verhältnisse zur Gröfse das ausgedehnteste Eisenbahnnetz aufzuweisen haben. Die in vollem Betriebe befindlichen sieben eigentlichen Harzlinien, nämlich die Harzquerbahn Wernigerode-Nordhausen, die Brockenbahn, die Strecken Blankenburg-Tanne, Gernrode-Harzgerode-Hasselfelde, Walkenried-Braunlage-Tanne (Südharzbahn), Scharzfeld-St. Andreasberg und Goslar-Zellerfeld haben, wie die »Wes.-Ztg.« ausführt, insgesammt eine Länge von 236 km. Mit Ausnahme der Linie Blankenburg Tanne sind sie als reine Adhäsionsbahnen eingerichtet. Die Bahn Blankenburg-Tanne, die bereits 1885/86 gebaut ist, hat die complicirteste Einrichtung aufzuweisen, da bei ihr zuerst das System Abt zur Anwendung gekommen ist, das Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb in der Weise vereinigt, dafs die stärkeren Steigungen unter Zuhülfenahme einer zwischen den Schienen eingelegten Zahnstange überwunden werden. Die Bahn ist im Stande, Steigungen von 1:16,66 hinaufzufahren. Die gröfste Höhe erreicht die Brockenbahn mit 1129,3 m auf dem Brockengipfel; es folgt die Südharzbahn mit 607,5 m auf der Wasserscheide von Weser und Elbe, während die übrigen Linien eine Höhe von 500 m nahezu erreichen oder um ein Geringes überschreiten.

Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse auf italienischen Eisenbahnen. In Nr. 23 des Archivs von 1897 brachten wir Mittheilungen über schnelle und billige Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse auf englischen Eisenbahnen, in denen am Schlusse gesagt war, dafs die seit Ende 1895 in England bestehende Einrichtung bald in anderen Ländern, nämlich in Belgien und in Frankreich, Nachahmung gefunden habe. Kürzlich ist auch in Italien ein nach längeren Verhandlungen zwischen der Regierung und den drei grofsen italienischen Eisenbahn-Gesellschaften, der Mittelmeerbahn, der Adriatischen und der Sicilianischen Eisenbahn, vereinbarter besonderer Tarif für die Eilgutbeförderung von sogenannten *pacchi agricoli* in Kraft getreten, der im Interesse der landwirthschaftlichen Kleinbetriebe, des Acker- und des Gartenbaues, folgende den Verkehr der Producenten in diesen Erwerbszweigen mit den Consumenten erleichternde Festsetzungen enthält.

Die *pacchi agricoli* dürfen im Einzelnen das Gewicht von 20 kg nicht übersteigen. Die Beförderungsgebühren werden nach vier Gewichtsstufen für Sendungen bis 5 kg, über 5 bis 10 kg, über 10 bis 15 kg und über 15 bis 20 kg sowie nach zwei Zonen, bis 400 km und über 400 km Entfernung, berechnet. Die zu befördernden Waaren sind in zwei Klassen eingetheilt, deren erste die in einer besonderen Liste aufgeführten Nahrungsmittel umfafst, während zu der zweiten alle übrigen Waaren gehören. Für die Beförderung von Gegenständen der ersten Klasse sind je nach dem Gewicht in der ersten Zone 50 Centesimi bis 1 Lira, in der zweiten Zone 80 Centesimi bis 2 Lire zu entrichten; die Beförderungskosten für Gegenstände der zweiten Klasse schwanken zwischen 60 Centesimi und 1 Lira 50 Centesimi sowie 1 Lira 20 Centesimi und 3 Lire. Diese Sätze finden sowohl auf den Verbandsverkehr zwischen den genannten drei Eisenbahnen unter einander als auf den inneren Verkehr der Mittelmeerbahn und der Adriatischen Eisenbahn Anwendung; dagegen hat die Sicilianische Eisenbahn für ihr eigenes Netz etwas abweichende Tarifsätze aufgestellt.

Die Frachtscheine für die *pacchi agricoli* werden in einfacher Weise, ähnlich wie bei den Postpacketen, ausgefertigt. Es ist den Absendern gestattet, die Sendungen mit Nachnahme zu belasten.

Da die italienische Postverwaltung sich nur mit der Beförderung von Packeten bis zum Meistgewichte von 5 kg befafst, so erwartet man von der neuen Einrichtung nicht nur für den Vertrieb der landwirthschaftlichen Erzeugnisse, sondern auch für den gesammten Kleinhandel erheblichen Nutzen.

Die erste chinesische Handelskammer. Von den Bestrebungen der Chinesen, allmählich in die Bahnen des Fortschritts einzulenken, zeugen die von dem Ostasiat. Lloyd mitgetheilten Satzungen der ersten chinesischen Handelskammer, die unlängst in dem Vertragshafen Swatou von einem einsichtigen Taotai Namens Shan, unter Zustimmung des Generalgouverneurs und des Gouverneurs von Fukien, begründet worden ist. Ueber die Verfassung ist in den Satzungen, die im Wesentlichen Belehrungen für das Publikum enthalten und die Aufgaben der Handelskammern kennzeichnen, nicht viel gesagt; man erfährt nur, dafs die Geschäfte von den »Vorständen« geführt werden, dafs diese Beamte zu ihrer Verfügung haben und dafs die Handelskammer mit Befugnissen und Vorrechten versehen ist, die ihr eine sehr selbständige, beinahe behördliche Stellung verleihen, sie vor Allem unabhängig machen und als ein Gegengewicht gegen das Beamtenthum hinstellen. Schutz vor den Beamten (Schreibern, Polizisten, Zollbeamten u. s. w.) ist überhaupt bezeichnender Weise der leitende Gesichtspunkt, unter dem sich die einzelnen Bestimmungen zum grofsen Theile zusammenfassen lassen. Zunächst sucht die Handelskammer dadurch Ordnung in die Geschäftsverhältnisse von Swatou, auf das sich ihre Zuständigkeit beschränkt, zu bringen, dafs sie die Eintragung der sich ihr anschliefsenden Firmen in die von ihr geführten Firmenregister verlangt. Die Firmen werden nach dem Grundkapital in vier Klassen eingetheilt; dementsprechend werden verschiedene Register geführt. Gegenstand der Bestimmungen im Einzelnen sind: die Förderungen der Handelsunternehmungen überhaupt, Erleichterung des Verkehrs zwischen Kaufleuten und Beamten und Schutz des anständigen Geschäftsverkehrs; dahin gehören u. a. Vorschriften über die für Lieferung und Abnahme von Waaren festgesetzte Zeit, betrügerischen Bankerott, Geschäfte mit gestohlenen Sachen, Zahlungsfristen, Mifsbrauch fremder Handelsmarken, Feststellung des richtigen Gewichts bei Zahlungen in baarem Silber, Einziehung von Forderungen, Ausführung von Liquidationen und dergl. mehr. Weitere Bestimmungen beschäftigen sich mit dem Schutze der aus dem Auslande zurückkehrenden Chinesen gegen Ausbeutung und endlich mit Angelegenheiten polizeilicher Natur. Die verschiedenen Festsetzungen bilden den fragmentarischen Anfang eines modernen Handelsgesetzbuchs, doch steht der Handelskammer selbst nicht das Recht zu, Strafbestimmungen zu erlassen; überall findet sich nur die Drohung, den Fall beim zuständigen Richter zur Anzeige zu bringen und diesen zu veranlassen, die Uebelthäter zu bestrafen.

Wenn eine Anzahl von Vorschriften in die Satzungen aufgenommen ist, die — wie solche auf polizeilichem Gebiete — nach unserer Auffassung die Befugnisse einer Handelskammer überschreiten, so darf man nicht aufser Acht lassen, dafs es zwar weder an Gesetzen und polizeilichen Verordnungen noch an Richtern und Vollziehungsbeamten in China fehlt, dafs aber die Durchführung der Gesetze nur dann thatsächlich erfolgt, wenn auf die genannten Beamten fortgesetzt von autoritativer Seite ein Druck ausgeübt wird. Man sieht das schon aus der Thatsache, dafs die Inhaber verrufener Locale, gegen die sich die Satzungen ebenfalls wenden, häufig gerade Beamte (Schreiber, Polizisten und Soldaten) derjenigen Behörden

sind, welche ihrerseits die jetzt von der Handelskammer getroffenen Bestimmungen hätten erlassen und durchführen sollen. Gelingt es der Handelskammer, ihren Anordnungen nachdrücklich Geltung zu verschaffen, so würde dies einen grofsen Gewinn für die Firmen bedeuten, die sich ihr angeschlossen haben. Der Ostasiatische Lloyd hegt in dieser Hinsicht zuversichtliche Hoffnung, da er vermuthet, dafs die Handelskammer von der grofsen Swatou-Gilde begründet sei und sich aus deren Vorständen zusammensetze. Die Gilden bilden nämlich einen der lebensfähigsten Factoren im chinesischen Volksleben. Sie sind Handelsvereinigungen von grofser Zähigkeit, entfalten eine bedeutende sociale Wirksamkeit, verfügen über beträchtliche finanzielle Mittel und stellen daher eine nicht zu unterschätzende, namentlich auch dem Ausländer oft recht fühlbare Macht dar. Es wäre deshalb freudig zu begrüfsen, wenn sich mehr und mehr erreichen liefse, diese Gilden bei dem grofsen Werke der handelspolitischen Eröffnung Chinas zu thätiger Mitwirkung heranzuziehen.

Die Jenaer Studentenwechsel und die Post. Im Sommer des Jahres 1776 richtete der Herzoglich weimarische Hof- und Regierungsrath Johann Friedrich von Koppenfels auf Höchsten Befehl ein Schreiben an den Kaiserlichen Rath und Ober-Post-Director zu Erfurt, Franz von Piper, welches der Freiheit der Correspondenz der Jenenser Studentenschaft in hohem Grade gefährlich zu werden drohte. Es war nämlich bei der weimarischen Regierung die Anzeige gemacht worden, dafs die Studiosi zu Jena durch Entgegenkommen der in der Nähe dieser Stadt befindlichen Postmeister Gelegenheit gefunden hätten, ihre Wechsel auf eine unmerkliche Art zu verheimlichen und so ihre Gläubiger um ihre rechtmäfsigen Forderungen zu bringen.

Um diesem Verfahren vorzubeugen, hielt es die weimarische Regierung für angezeigt, den Kaiserlichen Rath und Ober-Post-Director in Erfurt um eine Verfügung an die in der Nähe der Stadt Jena amtirenden Postmeister und Officianten zu ersuchen, dahin gehend, dafs diese in Zukunft die an die Jenaer Studenten gerichteten Briefe und Wechsel unter keinerlei Vorwand diesen persönlich oder deren Bevollmächtigten verabreichen sollten, da die nach Jena bestimmten Wechsel an keinem anderen Orte als in Jena selbst zu übergeben seien.

Diesem Ansinnen wurde von der Kaiserlichen Ober-Post-Direction zu Erfurt nicht stattgegeben, sondern unterm 11. Juni 1776 betont, dafs den Kaiserlichen Postordnungen gemäfs und nach den für die Postbeamten geltenden Instructionen kein Schreiben und noch viel weniger Wechsel anders als nach ihrer Adresse abgegeben werden dürften. Alle unter der Direction Erfurt stehenden Postbeamten und Officianten würden in diesem Sinne neuerdings angewiesen und erinnert werden. Die Kaiserliche General-Postdirection zu Frankfurt am Main, welche Franz von Piper von der befremdlichen Zumuthung der weimarischen Regierung sofort unterrichtet hatte, eröffnete unterm 19. Juni 1776 dem Erfurter Ober-Post-Director, seine Antwort sei den ersten Grundsätzen des Postwesens angemessen gewesen. Die Posten seien keineswegs befugt, Briefe an andere Orte, als wohin sie gerichtet seien, eigenmächtig zu versenden, oder solche gar an andere Personen, als an welche die Adresse laute, abzugeben. Nur in einem despotischen Staate könnte eine solche Verfügung Platz greifen, welche bei den Reichsposten Mifstrauen erwecken und die erste Sicherheit der Correspondenz verletzen würde.

III. LITERATUR.

I. Wanka's Post-Handbuch. Nach amtlichen Quellen verfafst von Josef Wanka, k. k. Ober-Postrath, Docent an den Postlehrkursen in Prag. Postgesetz. Prag, 1899. Verlag d. k. u. k. Hofbuchhandlung Gustav Neugebauer in Prag.

Das vorliegende Heft bildet einen Abschnitt aus des rührigen Verfassers gröfserem Werke »Das Postwesen in Oesterreich«. Schon früher (vgl. Archiv v. 1897, S. 489 ff.) hatten wir Gelegenheit, an der Hand der damals erschienenen ersten beiden Hefte auf die Bedeutung dieses Werkes hinzuweisen und die geschickte, knappe und leicht verständliche Form der Darstellung rühmend hervorzuheben. Diese Vorzüge kennzeichnen auch die neue Arbeit des Verfassers, die mit erläuternden Anmerkungen das österreichische Postgesetz vom 1. November 1837 zum Gegenstande hat. Wer sich über Fragen des österreichischen Postrechts schnell und zuverlässig zu unterrichten wünscht oder zu vergleichenden Studien auf dem Gebiete der postgesetzlichen Vorschriften hingezogen fühlt, wird sich des trefflichen Buches mit Nutzen bedienen können.

II. Handbuch des Telegraphendienstes der Eisenbahnen. Von Ingenieur A. Prasch. Mit 144 Abbildungen. A. Hartlebens Verlag in Wien, Pest und Leipzig. 207 Seiten. Preis 3 Mark.

In dem vorliegenden Werke wird den Eisenbahnbeamten ein Mittel an die Hand gegeben, sich mit der Theorie des Telegraphenwesens, soweit deren Kenntnifs für die Ausübung des Telegraphendienstes unbedingt erforderlich ist, vertraut zu machen. Der erste Theil des Buches ist den Grundgesetzen der magnetischen und elektrischen Erscheinungen gewidmet. Kurze Abhandlungen über den Begriff der Telegraphie und über das Princip des elektrischen Telegraphen leiten den zweiten Theil ein, in dem weiter die im Eisenbahn-Telegraphenbetriebe verwendeten Elemente, die Leitung, die Apparate und die Stromläufe behandelt werden. Der letzte Abschnitt befafst sich mit den Leitungsstörungen und deren Beseitigung. Die beigegebenen Figuren sind durchweg gut ausgeführt.

Das Handbuch erscheint für seinen Zweck wohl geeignet und wird in den Kreisen, für die es bestimmt ist, zweifellos gut aufgenommen werden.

III. Münzen, Werthe, Mafse und Gewichte von allen Ländern der Erde. Von F. A. Auerbach. Dresden, Friedrich Jacobi's Verlag. 64 Seiten. Preis gebunden 90 Pf.

In dem Werkchen sind die einzelnen Länder und Colonien in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt und bei jedem Lande u. s. w. die gebräuchlichen Münzen, das ausgegebene Papiergeld, die Längen-, Flächen-, Kubik- und Hohlmafse sowie die gültigen Gewichte in knapper Form angegeben. Ueberall sind den einheimischen Werthen die entsprechenden deutschen Werthe gegenübergestellt, so dafs sich das Buch als recht praktisch erweist.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. **ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 2.** **Januar 1900.**

Die Erledigung der Postgesetz-Novelle im Reichstage.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen, über dessen erste Berathung im Reichstage wir im Ergänzungshefte zu Nr. 10 des letzten Jahrganges berichtet haben, ist nach Beendigung der Commissionsverhandlungen nunmehr vom Reichstage in zweiter und dritter Lesung verabschiedet worden. Ueber den Verlauf bringen wir nachstehend einen Ueberblick.

Die besondere Commission von 28 Mitgliedern, an welche der Gesetzentwurf, zumeist kurz als Postgesetz-Novelle bezeichnet, überwiesen war, hat zwei Lesungen mit zwölf Sitzungen gehalten und einen sehr ausführlichen schriftlichen Bericht an das Plenum des Reichstags erstattet. Auf die Verhandlungen der Commission, an der als Bevollmächtigte zum Bundesrathe der Staatssekretär des Reichs-Postamts von Podbielski, der Director im Reichs-Postamte Kraetke sowie der Königlich Bayerische Gesandte Graf von Lerchenfeld-Köfering und der Königlich Württembergische Gesandte Freiherr Varnbüler von und zu Hemmingen, ferner als Commissare des Bundesraths Geheimer Ober-Regierungsrath Neumann vom Reichs-Schatzamte, Geheimer Postrath Granzow, Ober-Postrath Aschenborn und Postrath Wachholtz Theil nahmen, müssen wir in gedrängter Weise eingehen, weil sie wiederholt wichtige grundsätzliche Fragen berührten und für die späteren Beschlüsse des Reichstags die Unterlagen geliefert haben.

Zu Ziffer I des Artikel 1, enthaltend die Erhöhung des einfachen Briefgewichts von 15 auf 20 g, herrschte allseitiges Einverständnifs der Commission; ein Antrag auf Ermäfsigung des Zuschlagportos von 10 Pf. für unfrankirte und unzureichend frankirte Briefe wurde abgelehnt. Auch die Vorschrift der Ziffer II des Artikel wegen Ausdehnung des Geltungsbereichs der Ortstaxe auf Nachbarorte wurde freudig begrüfst. Der Staatssekretär des Reichs-Postamts führte aus, dafs gegenüber 782 Gruppen mit 1564 Ortschaften im Vorjahre nunmehr bereits 1124 Gruppen mit 2248 Ortschaften als Nachbarorte zu rechnen seien und dafs sein Bestreben dahin gehe, hierin nach und nach weiter zu schreiten, so dafs das ermäfsigte Porto im Laufe der Zeit immer gröfseren Bereichen des Deutschen Reichs zu Gute komme und allmählich das 5 Pf.-Porto allgemein zur Geltung gelange. Ein Mitglied der Commission beantragte, dafs die in der Begründung des Gesetzentwurfs in Aussicht gestellten Portoermäfsigungen für den Orts- und

Nachbarortsverkehr (Seite 156 des Ergänzungshefts zu Nr. 4 für 1899) in irgend einer Form in das Gesetz aufgenommen würden und dafs diese neuen Sätze als Höchstbeträge angesehen werden möchten, über die ohne Zustimmung des Reichstags und der verbündeten Regierungen nicht hinausgegangen werden könne. Dem wurde von Seiten der Reichs-Postverwaltung entgegengehalten: »Es sei nicht angängig, die Gebühren für Postkarten, Drucksachen und Waarenproben im Ortsverkehre gesetzlich festzulegen, weil ein derartiges Vorgehen eine Aenderung der Reichsverfassung bedingen würde; denn die Bemessung dieser Gebühren wäre bereits nach den für die Norddeutsche Postverwaltung in Geltung gewesenen Grundsätzen der reglementarischen Festsetzung vorbehalten. Der Artikel 48 der Reichsverfassung bestimme in dieser Beziehung:

> Die im Artikel 4 vorgesehene Gesetzgebung des Reichs in Post- und Telegraphen-Angelegenheiten erstreckt sich nicht auf diejenigen Gegenstände, deren Regelung nach den in der Norddeutschen Post- und Telegraphenverwaltung mafsgebend gewesenen Grundsätzen der reglementarischen Festsetzung oder administrativen Anordnung überlassen ist.

Die vorerwähnten, der reglementarischen Festsetzung vorbehaltenen Gegenstände seien im §. 57 des Gesetzes über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 aufgeführt. In dem Berichte der I. Commission des Reichstags des Norddeutschen Bundes über den Entwurf dieses Gesetzes sei über den Punkt Folgendes ausgeführt:

§. 56.

Dieser Paragraph hat bei der endgiltigen Feststellung die Nr. 57 erhalten, stimmt in allen Theilen wörtlich überein mit dem §. 50 des Preufsischen Postgesetzes vom 5. Juli 1852. Im 2. Absatz des Artikel 48 der Verfassung des Norddeutschen Bundes ist bestimmt:

> »Die im Artikel 4 vorgesehene Gesetzgebung des Bundes in Post- und Telegraphen-Angelegenheiten erstreckt sich nicht auf diejenigen Gegenstände, deren Regelung nach den gegenwärtig in der Preufsischen Post- und Telegraphenverwaltung mafsgebenden Grundsätzen der reglementarischen Festsetzung oder administrativen Anordnung überlassen ist.«

Hiernach würde eine Abänderung des §. 56 (57) eine Verfassungsänderung sein, und die Commission findet keine Veranlassung, auf eine solche anzutragen, befürwortet vielmehr die unveränderte Annahme des Paragraphen.

Der Reichstag des Norddeutschen Bundes habe dementsprechend beschlossen.

Die Postverwaltung sei fest entschlossen, die Portosätze zu ermäfsigen, und alle betheiligten Factoren seien einig darin, dafs gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Gesetzes die Verordnung ergehen würde, welche solche Ermäfsigungen einführt.«

Die Commission lehnte in Folge dessen den Antrag ab, ebenso, als auch eine Verfassungsänderung in sich schliefsend, einen zweiten Antrag, dafs die auf Grund des §. 50 des Postgesetzes vom 28. October 1871 durch die Postordnung festgesetzten Gebühren nur durch Gesetz erhöht werden dürften.

Ziffer III des Artikel 1 mit der Neuregelung der Zeitungsgebühr bildete den am heifsesten umstrittenen Punkt der ganzen Vorlage. Aus der Commission heraus wurde eine Anzahl Abänderungsanträge eingebracht, die theils die Berücksichtigung des Bezugspreises (mit einer Ermäfsigung für Wochen- und Monatsschriften), theils die Bewilligung eines Freigewichts bezweckten, alle aber unter Herabsetzung der Tarifsätze des Entwurfs sowie zum Theil durch Erhöhung der darin vorge-

schlagenen Verpackungsentschädigung von 5 auf 10 Pf. für je 100 Zeitungsnummern auf Verminderung der Einnahme für die Postverwaltung abzielten. Bei der Erörterung wurden der Commission folgende Angaben über die Unkosten des Zeitungsgeschäfts geliefert:

A. Für die Besorgung, Abfertigung und Beförderung der Zeitungen.

		jährlich	
1.	Für Gehalts- u. s. w. Bezüge des Personals	3 912 992	Mark
2.	- Verpackungsmaterial	124 072	-
3.	- Druckformulare, Einbinden von Büchern u. s. w.	119 694	-
4.	- Anschaffung und Unterhaltung von Ausstattungsgegenständen	94 321	-
5.	- Diensträume	568 552	-
6.	- Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Diensträume	142 001	-
7.	- Beförderung der Zeitungen	1 064 963	-
8.	Sonstige Ausgaben (bei den Ober-Postdirectionen, Revision der Kassenführung und des Dienstbetriebs u. s. w.)	151 767	-
	Summe...	6 178 362	Mark.

B. Für die Bestellung der Zeitungen.

1.	Im Ortsbezirke der Postanstalten für jede Nummer	1,01	Pf.
2.	- Landbezirke der Postanstalten für jede Nummer	4,3	-
	Die Einnahme an Zeitungsbestellgeld beträgt für jede im Orts- und Landbezirk abgetragene Nummer	0,54	- .

Auf die späteren Einwendungen, dafs sich gegenüber der Summe zu A. aus dem regierungsseitig vorgeschlagenen Tarif ein Ueberschufs von mehr als 300 000 Mark ergeben würde, erklärte die Reichs-Postverwaltung, dafs sie nicht auf der vollen Höhe dieses Mehrertrags bestehen würde, aber grofses Gewicht darauf lege, aus dem heutigen ungesunden Zustande herauszukommen und wenigstens einigermafsen Ersatz für die thatsächlich aufgewendeten Kosten zu erhalten. In der Commission andererseits zeigte sich die Neigung, nicht auf die volle Forderung der Regierung einzugehen. Man war überzeugt, dafs die Heranziehung des Gewichts der Zeitungen bei deren ständig wachsenden Umfang im Laufe der Zeit eine erhebliche Mehreinnahme zur Folge haben müsse, so dafs selbst bei dem Steigen der Unkosten der Postverwaltung der schliefsliche Erfolg eine starke Verminderung des heutigen Fehlbetrags sein würde.

Die Erörterung im Einzelnen zeigte namentlich das Bestreben, die kleinere und mittlere Presse zu schützen. Dem Vorschlage, den Abonnementspreis wenigstens vorübergehend, wenngleich nicht in der bisherigen Höhe, mit heranzuziehen, traten die Vertreter des Reichs-Postamts mit der Erklärung entgegen, dies nur als eine Uebergangsmafsregel betrachten zu können und nach wie vor bestrebt sein zu müssen, jeden Rest des jetzigen Zeitungsgebührensystems zu beseitigen. Ferner bekämpften sie nachdrücklich die Einführung eines Zonentarifs, weil letzterer den Betrieb wesentlich erschweren, sodann es auch bei den vielfachen Ueberweisungen der Zeitungen beim Wechsel des Wohnorts u. s. w.

kaum durchführbar sein würde, verschiedene Preise für dieselbe Zeitung zu erheben. Bei der Abstimmung in der ersten Lesung vereinigte sich schliefslich weder auf die Regierungsvorlage noch auf einen der Abänderungsanträge eine Mehrheit. Es wurde deshalb eine Subcommission eingesetzt, um die Frage zu prüfen und möglichst Vorschläge zu machen, die auf eine Mehrheit rechnen könnten. Aus den Berathungen unter Theilnahme der Regierungsvertreter ging folgende Fassung hervor, die demnächst nahezu einstimmig von der ganzen Commission angenommen wurde:

»Die Zeitungsgebühr beträgt:

a) **3***) Pf. für jeden Monat der Bezugszeit,

b) 15 Pf. jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 15 Pf. jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche,

c) 10 Pf. jährlich für jedes Kilogramm des Jahresgewichts unter Gewährung eines Freigewichts von je 1 Kilogramm jährlich für so viel Ausgaben, wie der Gebühr zu b) unterliegen.

Das Jahresgewicht wird für jedes Kalenderjahr nach dem thatsächlichen Gewichte der Zeitungsnummern des voraufgegangenen Rechnungsjahrs festgestellt. Bei neuen Zeitungen erfolgt bis zur Anwendbarkeit dieser Bestimmung die Gewichtsberechnung vierteljährlich nach dem Gewichte der erschienenen Nummern. Bruchtheile eines Kilogramm werden als ein volles Kilogramm gerechnet.

Der Verleger hat zum Zwecke der Gewichtsberechnung der ihm bezeichneten Postdienststelle ein vollständiges Pflichtexemplar von jeder Zeitungsnummer beim Erscheinen zu liefern.

Die Selbstverpackung ist auf Antrag des Verlegers zu gestatten.«

Die sogenannte Einschreibegebühr von 10 Pf. für jede Bezugszeit ohne Rücksicht auf deren Dauer wurde mithin durch die Monatsgebühr von 3 Pf. ersetzt, was für ein- und zweimonatige Bestellungen eine Ermäfsigung bedeutete. Die Regierungsvertreter erklärten auf Wunsch aus der Commission die Bereitwilligkeit der Reichs-Postverwaltung zur Annahme von Monatsabonnements auch für die ersten Monate der Vierteljahre für alle Zeitungen, deren Verleger hierauf eingingen. Um die durch Festsetzung des Freigewichts von 1 kg jährlich für jede Ausgabe in der Woche entstehende Einnahmeverminderung der Postverwaltung etwas auszugleichen, wurde die im Gesetzentwurfe vorgeschlagene Vergütung von 5 Pf. für je 100 durch die Verleger verpackte Zeitungsnummern gestrichen. Als Gesammtergebnifs blieb eine voraussichtliche Mehreinahme von 300 000 Mark jährlich gegenüber dem bisherigen Zeitungstarife.

Bei Artikel 2 fand eine Erörterung darüber statt, wie der Begriff Ursprungsort für Zeitungen aufzufassen sei, ob als der Ort des Verlags oder als Wohnort des Verlegers oder als Ort der Druckerei. Von Seiten der Reichs-Postverwaltung wurde Auskunft dahin ertheilt, dafs nach Erkenntnissen des Reichsgerichts als Ursprungsort derjenige gelte, an welchem die Zeitung »in die Erscheinung tritt«. Im Uebrigen wurde Ziffer II, welche die Verwendung expresser Boten einschränken sollte, gestrichen.

*) Anm. Die fett oder gesperrt gedruckten Angaben bezeichnen hier, wie auch bei den später mitgetheilten Beschlüssen der Commission, die Abweichungen von der Regierungsvorlage.

Durch Artikel 3 wollten die verbündeten Regierungen die Privat-Briefbeförderungsanstalten, denen Artikel 2 I die verschlossenen Briefe gänzlich entzieht, in Bezug auf unverschlossene Briefe, Karten, Drucksachen und Waarenproben mit der Aufschrift bestimmter Empfänger concessionspflichtig machen. Die Minderheit der Commission war für unbedingtes Fortbestehen der Anstalten. Der Mehrheit ging die Vorlage nicht weit genug; es wurde für zweckmäfsig gefunden, ganze Arbeit zu machen. Unter Zustimmung der Reichs-Postverwaltung sowie der Vertreter Bayerns und Württembergs wurde beschlossen, dafs Anstalten zu dem erwähnten Zwecke vom 1. April 1900 ab nicht betrieben werden dürften.

Artikel 4 gab denjenigen Mitgliedern, welche der Ausdehnung des Postregals widerstrebt hatten, zur Befürwortung einer möglichst hohen Entschädigung an die Privat-Briefbeförderungsanstalten Anlafs. Als Entschädigung für den entgangenen Gewinn wurde bis zum Zwölffachen, statt des Achtfachen, des jährlichen Reingewinns im Durchschnitte der vor dem 1. April 1898 liegenden drei letzten Geschäftsjahre gefordert und sogar noch die Berücksichtigung der Zeit bis zum 1. April 1899 verlangt. Diese Ansprüche fanden keine Annahme. Die Berechnung bis zum 1. April 1899 wurde von den Regierungsvertretern damit bekämpft, dafs die Unternehmer mit dem gesetzgeberischen Eingreifen schon seit 1898 zu rechnen hatten, dafs sie in der Lage gewesen seien, von da ab manche sonst wohl gemachte Ausgaben zu unterlassen und dafs deshalb der Ueberschufs gerade aus der letzten Zeit hoch erscheinen könnte. Nur in Bezug auf das erste Geschäftsjahr der Unternehmungen wurde eine Besserstellung zugestanden. Besondere Fürsorge gab sich von allen Seiten für das Personal der Anstalten kund, einestheils zur Erhöhung der Entschädigung, andererseits zum Zwecke der Anrechnung der im Dienste der Privat-Postanstalten verbrachten Zeit bei Uebernahme in den Postdienst. Die Ermächtigung für die Postverwaltung, die Entschädigungen an das Personal, statt in einer Summe, in monatlichen Theilbeträgen zu zahlen, kam in Wegfall; die sonstigen Beschlüsse der Commission ergeben sich aus dem Fett- oder Sperrdrucke der nachstehenden, von ihr angenommenen Fassung des Artikel 4:

»Den vor dem 1. April 1898 eingerichteten und seitdem bis zur Verkündigung dieses Gesetzes ohne Unterbrechung betriebenen Privat-Briefbeförderungsanstalten und ihren Bediensteten, die in Folge dieses Gesetzes Schaden erleiden, sind Entschädigungen nach den folgenden Bestimmungen zu gewähren:

A. Der den Anstalten zu ersetzende Schaden umfafst auch den entgangenen Gewinn. Die Feststellung des entgangenen Gewinns richtet sich nach §. 252 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Jedoch darf die Entschädigung für den entgangenen Gewinn in keinem Falle das Achtfache des jährlichen Reingewinns übersteigen, den die Anstalt im Durchschnitte der vor dem 1. April 1898 liegenden drei letzten Geschäftsjahre erzielt hat. **Das erste Geschäftsjahr nach Errichtung der Anstalt wird hierbei nicht in Betracht gezogen.** Hat die Anstalt bis zum 1. April 1898 noch nicht **vier** Jahre bestanden, so wird der durchschnittliche Jahresbetrag des Reingewinns in der Weise gebildet, dafs der im Durchschnitte für den Monat **nach Ablauf des ersten Geschäftsjahrs** erzielte Reingewinn mit zwölf vervielfältigt wird. Als Reingewinn gilt die Roheinnahme aus der Beförderung der ihrem Betrieb auf Grund dieses Gesetzes entzogenen Gegenstände nach Abzug des dem Verhältnisse dieser Einnahme zur Roheinnahme aus dem gesammten Beförderungs-

geschäft entsprechenden Theiles der Geschäftskosten. Zu den Geschäftskosten werden auch gerechnet die Ahnutzung der der Anstalt gehörenden Gebäude und Betriebsmittel, soweit sie dem Beförderungsgeschäfte dienen, und vierprocentige Zinsen des Anlage- und Betriebskapitals.

B. Die Bediensteten, die in Folge des Eingehens oder der Beschränkung des Betriebs der Anstalten aus der Beschäftigung austreten oder entlassen werden und mindestens drei Monate lang, vom Tage der Verkündigung dieses Gesetzes rückwärts gerechnet, im Dienste der Anstalten gestanden sowie ihren Erwerb ausschliefslich oder überwiegend aus dieser Beschäftigung gezogen und vor dem Tage der Verkündigung dieses Gesetzes das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben, erhalten, wenn die Beschäftigung gedauert hat:

	3	Monate	bis einschliefslich	6	Monate	$^{1}/_{12}$,
mehr als	6	-	- -	1	Jahr	$^{2}/_{12}$,
- -	1	Jahr	- -	$1^{1}/_{2}$	-	$^{3}/_{12}$,
- -	$1^{1}/_{2}$	-	- -	2	Jahre	$^{4}/_{12}$,
- -	2	Jahre	- -	3	-	$^{6}/_{12}$,
- -	3	-	- -	4	-	$^{9}/_{12}$,
- -	4	-	- -	5	-	$^{11}/_{12}$,
- -	5	-	- -	6	-	$^{14}/_{12}$,
- -	6	-	- -	7	-	$^{17}/_{12}$,
- -	7	-	- -	8	-	$^{20}/_{12}$,
- -	8	-	- -	9	-	$^{23}/_{12}$,
- -	9	-	- -	10	-	$^{26}/_{12}$,
- -	10	-	- -	11	-	$^{29}/_{12}$,
- -	11	-	- -	12	-	$^{32}/_{12}$

u. s. w. für jedes weitere Beschäftigungsjahr mehr $^{3}/_{12}$ des innerhalb der letzten zwölf Monate bezogenen Gehalts oder Arbeitsverdienstes als einmalige Entschädigung.

Gehälter oder Arbeitsverdienste, welche mehr als 5000 Mark pro Jahr betragen haben, dürfen nur mit 5000 Mark bei der Feststellung der Entschädigung angerechnet werden.

Besteht das Gehalt oder der Arbeitsverdienst ganz oder zum Theil aus Antheilen an der Geschäftseinnahme oder am Geschäftsgewinne, so werden diese Antheile mit dem Durchschnitte der vor der Verkündigung dieses Gesetzes liegenden zwei Beschäftigungsjahre angesetzt.

Hat die Beschäftigung weniger als zwölf Monate gedauert, so wird der Berechnung der Entschädigung der Betrag zu Grunde gelegt, der nach dem durchschnittlich für den Tag bezogenen Gehalt oder Arbeitsverdienste sich im Laufe eines Jahres ergeben hätte.

Von der Entschädigung sind die Bediensteten ausgeschlossen, die von der Postverwaltung in eine ihrem bisherigen Beschäftigungsverhältnifs entsprechende Dienststelle übernommen werden.

Bei der Uebernahme in den Reichs-Postdienst ist den Bediensteten die im Dienste der Privat-Postanstalten verbrachte Dienstzeit so anzurechnen, als wenn sie im Dienste der Reichs-Postverwaltung thätig gewesen wären.

Ist mit dem Antritt einer derartigen Stelle ein Wechsel des

Wohnorts verbunden, so werden die Umzugskosten ersetzt.

Anspruch auf obige Entschädigung haben auch diejenigen Angestellten, welche nach der Einstellung in den Postdienst innerhalb dreier Monate, ohne sich eines Vergehens oder Verbrechens schuldig gemacht zu haben, als ungeeignet entlassen werden müssen.«

Die Artikel 5 und 6 gaben zu besonderer Verhandlung in der Commission keine Veranlassung; es wurden nur einige redactionelle Aenderungen als Folgen der vorstehend mitgetheilten Beschlüsse vorgenommen.

Eine Abstimmung fand in der Commission nach Schlufs der zweiten Lesung nicht statt. Die einzelnen Artikel waren aber durchweg mit erheblicher Mehrheit in der mitgetheilten Fassung angenommen worden. Der schriftliche Bericht ist von dem Abgeordneten Professor Dr. Paasche erstattet und trägt das Datum des 16. Mai 1899. Zur Verhandlung im Plenum kam es, da der Reichstag im Juni vertagt wurde, erst nach dessen Wiederzusammentritte.

Die **zweite Berathung** im Plenum ist vom 15. bis 18. November erfolgt. Es war für sie eine Anzahl Abänderungs-Anträge eingebracht. Der Präsident eröffnete die Discussion mit Artikel 1. Der erste Redner war der Abgeordnete Dr. Marcour. Er führte aus: Seine Partei, das Centrum, habe früher den Standpunkt eingenommen, dafs der Abonnementspreis bei Aufstellung des Zeitungstarifs nicht aufser Acht gelassen werden dürfe, habe sich aber mit der Mehrheit der Commission schliefslich auf den Boden der Regierungsvorlage gestellt, freilich unter Ermäfsigung ihrer Sätze. Immer noch träfen indefs die Commissionsvorschläge die kleinere und mittlere Parteipresse sehr hart, so dafs diese in ihrer Existenz gefährdet, wenn nicht geradezu vernichtet würde. Daher sei seine Fraction zu einem Vermittelungsantrage gekommen, dahin lautend:

»Artikel 1, III, Abs. 1 wie folgt zu fassen:

An die Stelle des §. 10 treten folgende Vorschriften:

a) 2 Pf. für jeden Monat der Bezugszeit,

b) für jedes wöchentliche Erscheinen jährlich
12 Pf. in der ersten Zone,
18 - - - zweiten - ,

c) für jedes Kilogramm des Jahresgewichts, unter Gewährung eines Freigewichts von je 1 kg jährlich für so viel Ausgaben, wie der Gebühr zu b) unterliegen,
8 Pf. in der ersten Zone,
12 - - - zweiten - .

Die erste Zone umfafst 75 km Umfang vom Erscheinungsorte der betreffenden Zeitung aus gerechnet.«

Die Bezugsgebühr ganz fallen zu lassen, hielt Dr. Marcour wegen des damit verbundenen Ausfalls von 1 Million Mark jährlich nicht für thunlich. Aufser ihrer Ermäfsigung auf 2 Pf. monatlich sei für die kleine Presse der Zonentarif nothwendig. Erfahrungsmäfsig mache der Versandt der kleinen Blätter, die in grofsen Mengen auf einmal befördert würden, der Post weniger Arbeit als der der grofsen, welche in einzelnen Exemplaren durch das ganze Reich gehen. Für diesen Zonentarif hätten sich die Verleger fast aller Parteirichtungen ausgesprochen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Den Ausführungen des Herrn Dr. Marcour mufs ich in einigen Punkten entgegentreten. Zunächst möchte ich feststellen, dafs nicht etwa erst im letzten Jahre, sondern seit einer Reihe von Jahren innerhalb der Budgetcommission constatirt wurde, dafs bei den Zeitungen die thatsächlichen Kosten der Beförderung nicht mehr aufgebracht werden. Diese Kosten sind berechnet worden auf ein ungefähres Mehr von $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Nun ist

dieser Antrag, den Herr Dr. Marcour heute Namens der Herren des Centrums vorgelegt hat, mir erst jetzt zugegangen; ich kann daher die Wirkungen noch nicht genau bis ins Einzelne übersehen. Wir haben hier nur überschlägliche Berechnungen gemacht und zwar ergiebt sich aus diesen bei 2 Pf. für jeden Monat der Bezugszeit jährlich 831 000 Mark; für die erste Zone, 12 Pf. für jedes wöchentliche Erscheinen, jährlich 1 017 000 Mark, 18 Pf. für jedes wöchentliche Erscheinen jährlich in der zweiten Zone 1 370 000 Mark. Die Gebühren für jedes Kilogramm des Jahresgewichts unter Berücksichtigung des Freigewichts betragen bei 8 Pf. in der ersten Zone 545 000 Mark, bei 12 Pf. in der zweiten Zone 929 000 Mark. Rund, meine Herren, kommen auf Grund des Abänderungsantrags 4 700 000 Mark heraus, und 4 800 000 Mark ergiebt bereits die jetzige Einnahme. Wollen die Herren das nun gegen einander stellen! Es ist ja sehr leicht, einen solchen Tarif aufzustellen; aber die Consequenzen! Nach reifligen und eingehenden Verhandlungen der Commission verständigte man sich dahin, der Postverwaltung eine Mehreinnahme von 300 000 bis 350 000 Mark zu bewilligen und nicht die geforderten 1 250 000 Mark. Ich kann mich nur auf die hohe Budgetcommission und deren lange Verhandlungen berufen, dafs thatsächlich zur Zeit die Zeitungen nicht die Kosten aufbringen, die die Postverwaltung für sie aufwendet.

Herr Dr. Marcour hat gefragt: warum diese Einschreibegebühr? Ja, meine Herren, wenn Sie einmal geneigtest damit die Drucksachen vergleichen, die doch zweifellos auf demselben Boden stehen in Bezug auf die Menge des Papiers wie die Zeitungen, so werden Sie mir zugeben, dafs die Drucksachen wesentlich theuerer befördert werden und für deren Beförderung eine ganz andere Taxe einhoben wird, als bei den Zeitungen. Es erscheint deshalb doch nicht ungerechtfertigt, dafs man zunächst eine gewisse Einschreibegebühr fordert und dafs man im Weiteren auch das Gewicht mit in Betracht zieht. Ich glaube daher, dafs dieser Vorschlag zur Zeit nicht recht gangbar ist. Es wird sich immer wieder heraustellen — und ich werde heute noch Gelegenheit haben, mich darüber auszusprechen —: es liegt ein gewisser Reiz darin, die Ueberschüsse der Postverwaltung herabzumindern. Sie wissen, dafs diese Vorlage bereits ein Viertel der gesammten Ueberschüsse absorbirt, so viel Erleichterungen sind auf den verschiedensten Gebieten vorgesehen. Aber Sie können es nicht ganz von der Hand weisen, dafs mit den steigenden Lebensverhältnissen für die Dauer auch für die Unterbeamten noch weiter zu sorgen ist.

(Sehr gut! rechts.)

Wenn Sie aber immer die Einnahmen beschneiden, so sagen Sie mir nur, wo soll das Geld eigentlich herkommen?

(Sehr richtig! rechts.)

Fahren wir mit der Verminderung der Ueberchüsse der Verwaltung so fort, so stehen wir nachher auf dem Punkte, wo es heifst, jetzt ist kein Ueberschufs mehr da. Es ist nicht eine Fiscalität meinerseits, wenn ich diesen Standpunkt vertrete, sondern ich handele im allgemeinen Interesse, wenn ich sage, wir können positiv in unserer Postverwaltung nur vorwärts schreiten, wenn wir auch hinreichende Einnahmen haben. Bei einem Deficit in der Postverwaltung sind jegliche Reformen meiner Ansicht nach in der Zukunft ausgeschlossen. Ich halte deswegen diesen Weg, so verlockend er scheint, für bedenklich.

Weiter, meine Herren, möchte ich, abgesehen vom finanziellen Standpunkt, auch die Frage des Zonentarifs berühren. Zweifellos hat der Zonentarif, namentlich für die gröfseren Zeitungen, eine gewisse Bedeutung. Ich möchte aber doch hier, einer vielleicht nicht ganz richtigen Auffassung gegenüber, hervorheben, dafs durch die Zunahme

der Briefsendungen und durch das Erfordernifs, die Briefposten und auch die Zeitungen in der Bahnpost zu bearbeiten, wir mehr Raum und u. A. Beiwagen brauchen. Das hängt alles mit einander zusammen. Der Zonentarif bedeutet aber keinen Fortschritt, sondern einen gewissen Rückschritt. Ich glaube, wir können nicht auf diesem Wege gehen.

Wenn Sie aber überhaupt den Weg gehen wollen, so, glaube ich, ist der einzig mögliche die Wiedereinfügung der Bestimmungen über Exprefsboten, die Sie in der ersten Lesung fast einstimmig abgelehnt haben und die auch in der Commission gefallen sind. Was ist die Folge? Steigern Sie heute die Gebühren für die Fernsendungen, so mufs naturgemäfs die Privatspedition der Zeitungen zunehmen. Also die erhofften Einnahmen werden noch geringer, als wie Sie sie heute der Postverwaltung anrechnen, um damit eine Ermäfsigung in der ersten Zone herbeizuführen. Sie vertrösten uns damit auf eine Einnahme, die kommen soll, die aber thatsächlich nicht kommen wird, weil die Gebühren zu hoch sind, und in Folge dessen erreichen wir nicht das, was wir erreichen wollen. Deswegen möchte ich Sie bitten, es bei den Beschlüssen zu belassen. Ich glaube, es ist dies das Minimum und die Commission hat ja damals eingehend berathen. Heute, wo eine so grofse Spanne Zeit vorübergegangen ist, sind ja mehr Einwürfe gekommen, als sie gekommen wären, wenn wir die Sache gleich damals im Plenum berathen hätten. Auch den anderen Mitgliedern der Commission wäre das ganze Material mehr gegenwärtig gewesen. Ich fürchte, wenn wir es heute noch einmal aufrollen, so würde das sehr weit führen. Ich verstehe, meine Herren, wenn noch mehr Einwürfe kommen, und Sie sind ja in neuester Zeit von Generalanzeigern u. s. w. mit verschiedenem Material überschüttet worden. Ich glaube, die Reform, wie sie jetzt erstrebt wird und vorgesehen ist, wird zweifellos dazu beitragen, die kleinere Presse erstarken zu lassen. Die gestellten Abänderungsanträge würden aber die Einnahmen der Verwaltung zu sehr herabmindern und sind daher finanziell nicht durchzuführen.

Wie gesagt, ich stehe für die gegebenen Zahlen heute noch nicht ein. Der Herr Abgeordnete Dr. Marcour wird zugeben, dafs ein Irrthum passiren kann, wenn es hier im Moment von dem Herrn Referenten berechnet wird. Ich glaube aber, dafs meine Rechnung stimmt. Wir werden gegen den jetzigen Tarif eine Herabminderung von 100 000 bis 150 000 Mark erfahren, und wir wollen ja gerade nach oben gehen.«

Abgeordneter Horn (Goslar) befürwortete seinen Antrag, die Zeitungsgebühr nach folgenden Sätzen zu berechnen:

a) $12\frac{1}{2}$ v. H. vom Abonnementspreise,
b) 12 Pf. jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 12 Pf. jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche,
c) 5 Pf. jährlich für jedes Kilogramm des Jahresgewichts unter Gewährung eines Freigewichts von je 1 kg jährlich für so viel Ausgaben, wie der Gebühr zu b) unterliegen,

mit der Nothwendigkeit, die deutsche Papierindustrie zu schützen, da sie ohnehin stark unter amerikanischer Concurrenz leide und durch die überwiegende Berücksichtigung des Gewichts in den Commissionsvorschlägen einen Ausfall von mindestens 10 v. H. des jetzigen Zeitungspapierverbrauchs haben werde. Sein Antrag bedeute eine Erhöhung der Einnahme der Postverwaltung gegen jetzt um 910661 Mark jährlich.

Zur Bekämpfung des Antrags nahm der Director im Reichs-Postamte Kraetke das Wort:

»Meine Herren, es ist ja vollkommen richtig, wie der Herr Vorredner eben ausgeführt hat, dafs sein Vorschlag

uns eine Mehreinnahme bringen würde. Trotzdem befinde ich mich nicht in der glücklichen Lage, den Antrag unterstützen zu können. Grundsatz für die ganze Reform war, zu beseitigen, dafs der Preis der Zeitung für die Gebühren mafsgebend ist. Der Herr Vorredner wird sich vielleicht erinnern, dafs gerade in der Commission ausgeführt wurde: welchen Procentsatz wir auch nehmen, der Unfug würde bleiben, dafs wir nur das bekommen, was dem Herrn Verleger pafst. Bereits in der Commission wurde angeführt, dafs viele Zeitungen, die z. B. an Vereine vertreiben, deren Bezug durch anderweitiges Publikum daher sehr gering ist, den Preis nach ihrem Belieben ganz niedrig festsetzen. Ich führte gerade an, dafs eine Zeitung im Badischen, die bisher einen Einkaufspreis von 4,80 Mark hatte, plötzlich uns sagte: wir liefern Euch die Zeitung für 10 Pf. im Jahre, also uns von 1,20 Mark auf 40 Pf. Provision reducirte, obgleich unsere Leistung ganz dieselbe blieb.

Aus allen diesen Gründen kann die Reichs-Postverwaltung sich für Weitereinsetzung eines Procentsatzes nicht erklären und sie würde in dem Tarife keine Besserung, sondern vielleicht eine kleine Abschwächung, aber immer ein Fortbestehen des alten Zustandes sehen. In der Commission sind in ausreichendem Mafse die Gründe dargelegt worden, welche die Papierindustrie dazu bewegen, sich für die Beibehaltung des Procentsatzes zu entscheiden. Ich kann aber anführen, dafs allseitig Uebereinstimmung darüber geherrscht hat, dafs es nicht nothwendig sei, darauf Rücksicht zu nehmen, weil die Papierindustrie auch nach dem in Aussicht genommenen Tarife nicht zu schlecht fahren würde.«

Abgeordneter Dietz vertheidigte sodann für die socialdemokratische Partei im Allgemeinen die Commissionsbeschlüsse. Das Inseratenwesen habe einen Umfang angenommen, der es unmöglich mache, mit dem alten Zeitungstarif auszukommen. Es dürfe nicht ein einzelner Stand von Reichswegen subventionirt werden. Dies sei aber mit den Verlegern der Inseratenblätter der Fall. Was die Commission beschlossen habe, sei durchweg gesund und richtig. Die Anträge Dr. Marcour und Horn (Goslar) stürzten das Alles um; seine Partei folge dem nicht. Nur hinsichtlich der Bezugsgebühr scheine die Herabsetzung auf 2 Pf. monatlich zweckmäfsig als Erleichterung für die kleine Presse. Es wäre erwünscht gewesen, wenn gleichzeitig die im Reichs-Postgebiet, in Bayern und in Württemberg verschiedenen Sätze des Zeitungsbestellgeldes hätte verbilligt werden können.

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) stellte sich Namens der Conservativen ebenfalls auf den Boden der Commissionsbeschlüsse, die nicht nur dem Grundsatze der Abwägung von Leistung und Gegenleistung entsprächen, sowie der Postverwaltung eine mäfsige Mehreinnahme wenigstens für die Zukunft sicherten, sondern auch die kleine und mittlere Presse schonten. Darüber, ob eine Herabsetzung der Bezugsgebühr von 3 auf 2 Pf. monatlich nach dem Antrage Marcour thunlich sei, werde für seine Partei die Erklärung der Postverwaltung bezüglich des finanziellen Ergebnisses entscheiden. Die Heranziehung des Abonnementspreises mit einem gewissen Procentsatze sei nach den Erörterungen in der Commission nicht möglich, zumal die Postverwaltung erklärt habe, eine solche Festsetzung nur als Uebergangsstadium ansehen zu können; der Antrag Horn sei unannehmbar. Dies gelte auch vom Zonentarife, da dieser nach den Ausführungen des Staatssekretärs nicht einmal die jetzige Einnahme ergeben würde, da die Zeitungen nicht den nach Zonen tarifirten Packeten, sondern den Drucksachen ähnlich seien, die durch ganz Deutschland zu einem Einheitspreise befördert würden, und da die Tragweite des Zonentarifs nur in der Commission gewürdigt werden könne, wofür es zu spät sei. Uebrigens sei den vielen Petitionen kein

allzu grofses Gewicht beizulegen; oft seien die Angaben übertrieben, wie er sich überzeugt habe. Käme die angeregte Neuregelung des Bestellgeldes zu Stande, wofür begründete Hoffnung vorhanden sei, so würden die ein, zwei, drei, vier Mal erscheinenden Blätter wesentlich entlastet werden. Die von freisinniger Seite eingebrachten Anträge auf Gewährung der von der Commission gestrichenen Vergütung an die Verleger für Verpackung der Zeitungen könne er nicht empfehlen.

Abgeordneter Dasbach (Centrum) erkannte an, die Vorlage gehe von dem richtigen Grundsatz aus, dafs jede Zeitung den Leistungen der Post entsprechend zahlen solle. Die Einbeziehung des Abonnementspreises, wie der Antrag Horn fordere, sei abgethan. Die Regierungsvorlage und die Commissionsbeschlüsse verletzten aber das Streben nach Schutz des Mittelstandes auf das allerempfindlichste. Die gröfseren Zeitungen hätten zu bedeutenden Vortheil und müfsten stärker herangeholt werden. Die Aufstellung der Postverwaltung über ihre Selbstkosten sei sehr anfechtbar, da die Berechnung für einen einzigen Betriebszweig, wie die Zeitungsbeförderung, kaum durchführbar sei. Die Ueberschüsse der Postverwaltung stiegen rasch und hätten 1898 schon 47 Millionen Mark betragen. Eine so grofse Aengstlichkeit für die Finanzen mit einer Plusmacherei gerade bei der Presse könne er nicht begreifen. Die Presse bilde an und für sich eine grofse Einnahmequelle für die Post, sie habe daher Anspruch wenn nicht auf eine gnädige, so doch auf eine gerechte Behandlung. Vor Allem müsse ihr mit dem Zonentarif entgegengekommen werden. Dieser sei in der Commission nicht ergiebig erörtert worden, weil ihm die Vertreter der Postverwaltung mit so grofsem Nachdruck entgegengetreten wären. Der Zonentarif bringe aber zunächst für den Betrieb der Verleger nicht die geringste Schwierigkeit. Die Ueberweisungen von einer Zone in die andere würden sich ausgleichen, die Mühe der Post werde durch die Gebühr von 50 Pf. reichlich bezahlt; er wolle den Antrag Marcour durch den Zusatz ergänzen: »Jedes Zeitungsexemplar wird, auch im Falle eine Ueberweisung stattgefunden hat, verrechnet in der Zone, in welcher dasselbe bestellt worden ist.« Ferner könnte bestimmt werden, dafs jeder Verleger für alle Postabonnements einen einheitlichen Preis durch das ganze Deutsche Reich festsetzen müsse. Der Einwand, dafs der Antrag zu wenig einbringe, dafs er um 300 000 Mark gegen das Erfordernifs von 5 000 000 Mark jährlich zurückbleibe, könne doch nicht entscheidend sein, wenn der Grundgedanke an sich gut sei; nöthigenfalls liefsen sich die Sätze für die Gewichtsgebühr, 8 und 12 Pf., ein wenig erhöhen. Die Gewährung einer Vergütung an die Verleger für die Verpackung sei zu befürworten. Was sodann einen von ihm eingebrachten Antrag betreffe, in der Commissionsfassung den Satz »Bruchtheile eines Kilogramms werden als ein volles Kilogramm gerechnet« zu streichen, so würde dies für jeden Verleger von Bedeutung sein, da die Abrundung für jedes einzelne Exemplar eine erkleckliche Summe für die ganze Auflage ergebe. Wenn auf den Zonentarif nicht sofort eingegangen werden könne, so würde sich die Zurückverweisung an die Commission empfehlen, da kein Grund vorliege, das Gesetz zu überhasten. — Der Redner erwähnte sodann noch einen von ihm eingebrachten Antrag auf Wiedereinfügung einer Bestimmung wegen der Exprefsbeförderung, wurde aber vom Präsidenten mit den Ausführungen darüber auf die spätere Berathung des Artikel 2 verwiesen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete:

»Meine Herren, ich möchte zunächst an den Schlufs des Herrn Vorredners anknüpfen. Er sprach von einer gewissen Ueberhastung. Soweit mir be-

kannt ist, sind die ersten Anfänge und Anregungen zu einer Abänderung des Zeitungstarifs 25 Jahre alt. Ich war kaum in mein Amt getreten, da ist mir hier im Reichstag entgegengehalten worden: bringe den Zeitungstarif!

(Sehr richtig!

Also von einer Ueberhastung kann bei diesem Gesetze keine Rede sein.

(Sehr richtig! rechts.)

Nun weiter, meine Herren! Es ist ganz natürlich, dafs vielerlei gerade im Interesse unserer kleinen und mittleren Presse beansprucht wird und dafs daraus sich eine Menge von Vorschlägen jetzt hier verdichtet hat, die vielleicht, wenn im Frühjahre die Sache verhandelt worden wäre, gar nicht in dem Mafse zur Erscheinung gekommen wären. Ich erlaubte mir vorhin schon kurz darauf hinzuweisen, wie ganz natürlich jetzt aus allen Ecken und Enden die Herren aus ihren Wahlkreisen hierher gekommen sind, wo inzwischen die einzelnen Verleger auf sie einzuwirken versucht haben, während meiner Ansicht nach in der Commission die verschiedensten Verhältnisse, wie auch Herr Dasbach hervorgehoben hat, nach allen Richtungen hin abgewogen worden sind. Wesentlich ist, was Herr Dr. Oertel vorhin ausführte, dafs wir eine feste Grundlage schaffen, nicht etwa ein halbes Werk thun, sondern eine klare Basis schaffen, auf der sich die Presse weiter entwickeln kann.

Herr Dasbach wirft meiner Verwaltung vor, wir hätten der Commission wenig substantiirte Zahlen über die Kosten vorgelegt — er zweifelt, ob wir das könnten —, und hält mir die Reinüberschüsse der Postverwaltung aus den verschiedenen Jahren entgegen. Aber er hat seine Zusammenstellung nicht richtig aufgemacht; von seinen 47 Millionen Reinüberschüssen gehen noch die einmaligen Ausgaben ab, also es sind rund 10 Millionen weniger. Also auf seiner Seite liegt ein kleiner Irrthum vor. Nun kommt die Frage des Zonentarifs. Herr Dasbach sagt mit Recht: wir müssen den expressen Boten wieder einführen. Das ist damals abgelehnt. Nach meiner Ansicht thut der Reichstag einen Schlag ins Wasser, wenn er eine zweite Zone construirt, diese theuer macht und mir darauf einen Zukunftswechsel ausstellt, der nie eingelöst wird; denn die Zeitungen, die eben so viel theuerer werden, werden sich Privatspedition einrichten.

Noch viel schlimmer liegt der Punkt, den Herr Dasbach auch herausfühlte, wenn er sagte, wir müfsten den Verleger durch Gesetz zu einem einheitlichen Preise zwingen. Ja, wie weit greifen wir da ein?! Ich frage alle die Herren; Sie wissen, dafs die Zeitungen Einzelnen aus besonderen Rücksichten billiger gegeben werden. Nun soll das Gesetz dem Verleger einen Einheitspreis vorschreiben. Das halte ich für sehr bedenklich.

(Sehr gut!)

Sie sehen schon hieran, wie gefährlich es ist, den Weg des Zonentarifs zu gehen. Da müfsten wir eine Menge Einengungen treffen. Ich habe selbst den expressen Boten fallen lassen; ich meine freilich, er würde für die kleinere Presse von hoher Bedeutung sein; aber das hat keine Zustimmung gefunden und wurde deshalb von der Postverwaltung auch nicht vertheidigt. Aber mich zu zwingen, über den Verleger wegen des Einheitspreises gewissermafsen zu wachen, diese Aufgabe darf der Verwaltung nicht zugeschoben werden. In der Commission habe ich zu dem Antrage, den nichtpolitischen Zeitungen einen billigeren Tarif zu gewähren, gesagt: wie soll ich in einer grofsen Zeitung herumschnüffeln, ob sie Politik treibt oder nicht; das ist unmöglich. Ebenso ist es unmöglich, beim Einheitspreise die Gewähr dafür zu übernehmen, dafs der Verleger nicht mit irgend einem Dritten einen anderen Preis vereinbart. Darüber ist kein Zweifel: der zur Zeit bestehende Tarif ist für die Verwaltung äufserst einfach und bequem. Dafs

durch die Einführung der Zahl der Bestellungen und des Gewichts uns Arbeit erwächst, ist ganz zweifellos.

(Sehr richtig!)

Nun, wachsende Arbeit für eine Verwaltung heifst leider: mehr Beamte. Mehr Beamte erfordern mehr Geld — und Sie wollen einen Tarif aufstellen, der thatsächlich noch weniger bringt als der vorige. Ich glaube, Sie stimmen mir darin bei, dafs Sie den jetzigen Tarif für falsch halten; da sollte man doch der Postverwaltung die Möglichkeit geben, einen neuen Tarif einzuführen, der uns nicht noch unter die Kosten herunterbringt. Nach den Aeufserungen hier aus dem Hause will man auf die Wiedereinführung des expressen Boten nicht eingehen; der expresse Bote ist aber die Voraussetzung für den Zonentarif.

Es sind noch zwei Punkte, welche der Herr Abgeordnete Dasbach berührt hat: der eine betrifft die Gebühr für die Verpackung. Bei 10 Pfennig kostet sie bereits 520 000 Mark und bei 5 Pfennig 260 000 Mark. Ich bitte Sie, zu berücksichtigen, dafs die Budgetcommission nach langwierigen Erörterungen festgestellt hat, dafs wir aus dem Zeitungsvertriebe circa 1 ½ Millionen zu wenig bekommen, und jetzt hat die Commission einen Tarif aufgestellt, wonach wir nur etwas über 300 000 Mark mehr erhalten sollen, als wir jetzt schon haben.

Der zweite Punkt betrifft die Abrundung der Kilos. Hier möchte ich den Herrn Abgeordneten Dasbach bitten, einmal die Rechnung einzusehen: es sind circa 150 000 bis 200 000 Mark, die dadurch wieder der Verwaltung entgehen. Wovon sollen wir denn überhaupt den Betrieb bezahlen? Ich glaube, es wird sich hier dasselbe herausstellen wie in der Commission. Dort haben wir uns Tage lang herumgestritten, nach jeder Richtung die einzelnen Tarife durchgearbeitet und schliefslich, vielleicht zur Ueberraschung weiter Kreise, kam doch die Commission in ihrer grofsen Mehrheit zu der Ueberzeugung, dafs die Vorschläge, wie sie seitens meiner Verwaltung vorgelegt waren, den gangbaren Weg bilden. Weiter kam sie allerdings zu der Ueberzeugung, dafs vielleicht die Vorschläge der Regierung zu viel verlangten, und man hat die Tarife daher herabgemindert. Aber diese selben Vorschläge, betreffend die Verpackung und die Abrundung, haben vorgelegen und man war sich klar, dafs man hier eine halbe Million ohne Gegenleistung verausgaben würde. Ich verkenne ja nicht, wie ich vorhin schon angeführt habe, dafs sich manche Einflüsse in der Sommerzeit geltend gemacht haben; aber nach reiflicher Erwägung, wie vorhin der Herr Abgeordnete Dr. Oertel ausgeführt hat, ist die Commission zu dem Entschlusse gekommen, in der Weise zu procediren. Ich möchte Sie daher bitten, auf den Zonentarif nicht einzugehen.«

(Bravo! rechts.)

Abgeordneter von Czarlinski (Pole) befürwortete die Zurückverweisung des Zeitungstarifs an die Commission, da die mittlere und kleine Presse zu sehr geschädigt würde. Z. B. müfste ein der Form nach sehr bescheidenes, dem Inhalte nach aber sehr schätzenswerthes Volksblättchen, das in seiner heimathlichen Provinz für den Abonnementspreis von 75 Pf. vierteljährlich zweimal wöchentlich erscheine, nach dem neuen Tarife für jedes Tausend 210 Mark mehr zahlen. Ferner müfsten drei Tageblätter mit dem Preise von 1 Mark vierteljährlich für jedes Tausend Bezieher dem Postsäckel 460 Mark mehr abgeben, was bei einer Abonnentenzahl von 5000 allein schon 2300 Mark betrage. Den Schaden habe der kleine Mann, der Leser, zu tragen, denn die Verleger würden die Mehrbelastung aus ihrer Tasche gewifs nicht bestreiten.

Hierauf antwortete der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Meine Herren, ich möchte blos noch einen Irrthum, glaube ich, der dem Herrn von Czarlinski untergelaufen

ist, berichtigen; ich will nicht sagen: einen Irrthum, aber eine Multiplicationsziffer richtig stellen, die von den Herren Verlegern immer angeführt wird. Hier liegen die ganzen Listen der mittleren Presse vor mir und mir werden immer die Tausende von Exemplaren entgegengehalten, die durch die Post vertrieben werden. Bei den Vorstellungen, die der Verleger macht, rechnet er Ihnen stets seine ganze Auflage vor.

(Sehr wahr! bei den Socialdemokraten).

Von der geringen Anzahl, die der Post übergeben werden, spricht er dagegen nie. Ich habe schnell die Liste durchgeblättert und ich glaube, dafs hier von der polnischen Zeitung »*Przyjaciel-Ludu*« die Rede ist — das ist, glaube ich, die Zeitung, die dem Herrn Abgeordneten auch bekannt ist

(Heiterkeit)

und ihm vielleicht auch vorgerechnet worden ist —, dafs diese Zeitung 1408, sage 1408 Abonnenten bei der Post hat. So wird aber bei den Vorführungen immer mit 4- und 5000 exemplificirt. Das ist der grofse Unterschied, dafs der Verleger Ihnen immer die ganze Auflage vorrechnet, während die Post nur mit einem Theile der Auflage zu thun hat. Nur ganz grofse Zeitungen haben eine Postauflage von vielen Tausenden von Nummern. Die kleinen Zeitschriften erscheinen gar nicht in dem Umfang im Postbetriebe, wie es vorgerechnet wird, und darum multipliciren sich auch die Belastungen der Zeitungen nicht mit den Tausenden von Exemplaren, sondern höchstens mit Hunderten.

Man kann doch nicht wieder, glaube ich, die Frage der Entschädigung unserer Zeitungen anrühren. Das ist überhaupt eine kleine Herzensstärkung für mich, nachdem mir vorgeworfen wurde, ich wollte die Privatposten ohne Entschädigung beseitigen, und mir vorgeworfen wurde, ich hätte socialistische Gesinnung nach der Richtung, wie das hier bei den Zeitungen hervortritt, dafs, sowie irgend Jemand in seinem Gewerbe beeinträchtigt wird, sofort das Wort »Entschädigung« kommt, während die Gesetzgebung souverän sein mufs. Ich frage alle die Herren: wie sind durch die Handelsverträge u. s. f. einzelne Industrie- und Erwerbszweige unseres Vaterlandes geschädigt worden, — hat man denn da an eine Entschädigung gedacht?

Diesen Weg halte ich doch für einen absolut ungangbaren, habe mich aber verpflichtet gefühlt, ihn hier kurz zu streifen, um den Herren zu zeigen, wenn ihnen draufsen die Verleger solche Vorhaltungen machen, dafs die Verhältnisse manchmal anders liegen. In Bezug auf unsere Aufzeichnungen, glaube ich, werden mir auch andere Herren recht geben: wir wissen genau, wieviel Nummern vertrieben werden. Ich habe die Listen schnell durchgesehen und kann Sie versichern, die Summe der Zeitungen überschreitet niemals die Zahl 2000; nur bei ein Paar Berliner Blättern wird diese Zahl überschritten.«

Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) wies darauf hin, dafs die Zurückverweisung an die Commission nur von neuem den argen Widerstreit der verlegerischen Sondersüchteleien wachrufen würde, der schon die früheren Verhandlungen verbittert und verzögert hätte. Er habe bereits seit 7 Jahren in der Budgetcommission auf die unzureichende Bezahlung der Post für ihre Leistungen im Zeitungsverkehre hingewiesen. Dieses Mifsverhältnifs dürfe nicht länger bestehen bleiben. Der Zonentarif würde das in der Commission Erreichte wieder in Frage stellen. Gegen diesen spreche neben den vom Staatssekretär hevorgehobenen Gründen die technische Schwierigkeit der Doppeltarifirung mit ihren umständlichen, zeitraubenden und deshalb kostspieligen Controlen, ferner die Schwierigkeit, einem späteren Drängen auf weitere Ausdehnung der ersten Zone zu begegnen. Die Bezahlung nach Zonen würde einen Rückschritt

im Tarifwesen bedeuten. Seine, die deutsch-freisinnige Volkspartei, beurtheile die Frage lediglich nach Gründen der Gerechtigkeit und erachte den Post-Zeitungstarif nicht als geeigneten Anlafs, die kleinere Presse gegen die grofse auszuspielen. Für die Ermäfsigung der monatlichen Bezugsgebühr von 3 auf 2 Pf., als allen Blättern zu Gute kommend, werde seine Partei stimmen.

Nachdem sodann Abgeordneter Graf von Bernstorff (Lauenburg) — Reichspartei — kurz für die Commissionsbeschlüsse und gegen den Antrag Marcour eingetreten war, ergriff Abgeordneter Dasbach nochmals das Wort, um den Zonentarif zu vertheidigen. Um diesen zu erreichen, würde das Centrum die Vergütung an die Verleger für eigene Verpackung der Zeitungen nicht gewähren. Die technischen Schwierigkeiten des Zonentarifs würden sich durch Festsetzung eines einzigen Absatzpreises für jede Zeitung vermindern lassen. Durch Erhöhung einzelner Zahlen im Antrage Marcour liefse sich auch die genügende Einnahme erzielen. Im einseitigen Parteiinteresse werde der Zonentarif nicht beantragt, denn gerade die grofsen Blätter des Centrums, wie Germania und Kölnische Volkszeitung, würden bedeutend mehr belastet werden. Er stelle den Antrag auf Zurückverweisung an die Commission. Eine Verzögerung um acht Tage werde nicht schaden.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Eine Unmöglichkeit, einen solchen Vorschlag — den Zonentarif — auszuführen, giebt es nicht. Wir würden wenigstens eine schlechte Verwaltung sein, wenn wir nicht mit unseren Beamten etwas, wie der Vorredner es vorgeschlagen hat, durchführen könnten. Aber meines Erachtens ist schon von dem Herrn Abgeordneten Müller zutreffend ausgeführt und auch von mir den Herren vorhin schon entwickelt worden: es fragt sich nur, was die Durchführung der Sache kostet, — und da mufs ich immer wieder bemerken: je complicirter solche Tarife sind, um so mehr Arbeit erfordern sie natürlich, und mehr Arbeit heifst mehr Beamte. Weiter möchte ich dem Herrn Abgeordneten Dasbach auch erwidern: Wir haben hierbei nicht nur mit den Verlegern zu thun — mit denen werden wir schon fertig —, sondern wir haben noch eine Behörde über uns, den Reichs-Rechnungshof. Wenn wir nicht jede Rechnung auf jeden Pfennig prüften, sollten Sie mal sehen, wie es uns erginge, und wenn wir einem Verleger selbst ein paar Pfennige zu viel abgenommen haben, werden wir gezwungen, sie zu restituiren. Darin liegen die Schwierigkeiten einer solchen Verwaltung.

Also die Möglichkeit der Durchführung gebe ich zu, ich sage nur: das Erträgnifs wird nicht im Verhältnisse stehen, — und ich möchte auch noch auf etwas Weiteres hinweisen. Meine Herren, es werden uns durch die beiden zweiten Zonen Mehrbeträge in Aussicht gestellt. Ich mufs das aber immer wieder als einen Zukunftswechsel bezeichnen, weil ich glaube, jede Vertheuerung nach der Richtung mufs die Zeitungen unbedingt dazu führen, die Selbstspedition vorzunehmen, und damit schlägt sich die Sache. Aber selbst wenn ich dem Herrn Abgeordneten Dasbach zugebe, dafs die Zeitungen Germania und Kölnische Volkszeitung wesentlich in der zweiten Zone vertrieben werden, so, glaube ich, ist dem Herrn Abgeordneten das Eine entgangen, dafs er gerade durch seinen Vorschlag das Loch offen macht für die Anzeigeblätter. Ich habe mir diese Liste zusammenstellen lassen und daraus ergiebt sich das Eigenthümliche, dafs alle die Anzeigeblätter durchschnittlich nur in der ersten Zone vertrieben werden. Also gerade denjenigen, denen die Mehrzahl des Hauses entgegentritt, wird eine Begünstigung zu Theil und das ist ein Moment,

welches sehr schwer in die Wagschale fällt. Ich möchte keinen Namen nennen, aber mir liegen hier die Zahlen vor. Es sind z. B. hier angegeben bei einem dieser Anzeigeblätter 13 600 Exemplare in der ersten und 4 402 in der zweiten Zone, bei einem zweiten 4 500 in der ersten, 251 in der zweiten Zone, bei einem dritten 5 900 in der ersten, 318 in der zweiten Zone. Also der Presse, die Sie, und mit Recht, bekämpfen, machen Sie durch den Tarif das Loch wieder auf.

Ich habe mich für verpflichtet gehalten, Ihnen das vorzuführen, dafs Sie, die Sie alle auf dem Boden stehen: Bekämpfung dieser Generalanzeigerpresse, — dieser gerade den Weg ebnen. Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Dasbach und den Herren, die für die Ueberweisung in die Commission sprachen, auch erwidern: gewifs, es mufs jede Frage gründlich geprüft werden, und die Reichs-Postverwaltung hat der Commission für Alles Material zur Verfügung gestellt. Es ist über die Sache nach allen Richtungen hin verhandelt, es sind Subcommissionen gebildet worden, und jetzt wird erklärt: wenn wir die Sache auf 14 Tage an die Commission zurückverweisen, so thut das nichts. Ja, früher hat man der Reichs-Postverwaltung den Vorwurf gemacht, wir arbeiteten nicht. Jetzt mufs ich sagen: wir werden in unseren Arbeiten aufgehalten; denn wir haben eine ganze Reihe von Reformen vor, wir können sie aber nicht durchführen, weil uns die ersten Grundlagen fehlen. Wir müssen doch endlich mal mit ein paar Gesetzen vorwärts kommen, auf denen wir dann weiter arbeiten können. Es sind jetzt Verträge gemacht worden im Interesse des Absatzes unserer Producte nach Nord- und auch nach Süd-Amerika. Da sind ferner Erwägungen im Gange über die Einführung des Einkilopackets. Ja, wir kommen zu keiner Tarifänderung, wenn wir nicht eben erst gewisse Grundlagen haben, auf denen wir weiter bauen, und ich würde daher jede Verzögerung sehr beklagen. Dem Herrn Abgeordneten Dasbach mag es wenig erscheinen; aber ich kann versichern: wenn dieses Gesetz zu Stande kommt, dann haben wir die Hände voll zu thun, um bis zum Einführungstermin alle Instructionen u. s. w. herauszubringen. Das ist meines Erachtens nicht blos Büreaukratismus, nein, es ist eine Nothwendigkeit, dafs wir, sowie eine neue Tarifbestimmung kommt, gerüstet sind, und dafs alle bis zum letzten Beamten herunter Bescheid wissen müssen.

Darum möchte ich Sie bitten, verweisen Sie, wenn es geht, die Sache nicht in die Commission zurück, sondern behalten Sie sie im Plenum, damit wir zu einem baldigen Abschlusse kommen können.«

Die Abgeordneten Eickhoff und Dr. Pachnicke empfahlen darauf von ihnen, mit Unterstützung der beiden freisinnigen Parteien, eingebrachte Anträge auf Gewährung einer Verpackungsgebühr an die Verleger. Dr. Pachnicke bezeichnete den Zonentarif als der Prüfung werth und rieth zu nochmaliger Prüfung in der Commission. Zur Bekämpfung dieser Anträge sprach nochmals der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Die Reichs-Postverwaltung hatte in ihrer Vorlage eine Entschädigung für die Verpackung vorgesehen, aber wesentlich höher war der Tarif, der der Berechnung zu Grunde lag. Es kam nunmehr in der Commission ein Compromifs zu Stande. Es wurde der Tarif herabgesetzt und naturgemäfs war dann kein Fell mehr zu vertheilen; es fehlte eben für die nothwendigen 260 000 Mark bei 5 Pfennig oder 520 000 Mark bei 10 Pfennig das Geld. Das ist der Vorgang und ich meine, die Aufnahme ist deswegen nicht möglich; denn ich weifs nicht, woher die Herren die Mittel bekommen.

Dem Herrn Abgeordneten Pachnicke möchte ich erwidern: gewifs, ich glaube daran, dafs die Zeitungsspedi-

tion noch zunehmen wird, aber es ist ja nicht einmal, sondern mehrfach in der Budgetcommission festgestellt, dafs die Gebühren, die jetzt aufkommen, nicht den Betriebskosten entsprechen, darum sollten sie ja erhöht werden. Also, wenn selbst mehr Zeitungen expedirt werden und Sie geben nicht eine höhere Tarifirung, dann ist jede Zeitung ein Minus mehr und nicht ein Plus. Darin liegt die ganze Schwierigkeit der Situation. Der Vorschlag, der ja im ersten Moment sehr bestechend erscheint, für 3 Pf. 2 Pf. einzusetzen, ist eben ein Ausfall von nahezu einer halben Million. Ich möchte mich um deswillen dagegen aussprechen, dafs 2 Pf. vorgesehen werden; denn wir haben gegen die jetzige Isteinnahme aus den Beschlüssen der Commission 300 000 Mark auf Grund des jetzigen Status mehr zu erwarten. Geben wir aber diese 500 000 Mark weg, so haben wir ein Minus von 200 000 Mark. Das ist doch nicht von der Hand zu weisen. Die Zahlen stehen fest, und wir rechnen einfach mit dem einen Pfennig, und da kommen wir immer wieder auf den Punkt zurück: wie soll es gemacht werden?

Dem Herrn Abgeordneten Pachnicke möchte ich auch erwidern, die Vorschläge des Herrn Dr. Marcour gingen darauf hinaus, dafs wir nicht 100 000 Mark weniger hätten gegen den Tarif der Commission, sondern gegen den jetzigen Tarif, also noch eine Minderung. Darin liegen die Schwierigkeiten und ich glaube, der Herr Abgeordnete Dasbach hat nicht damit gerechnet, wie gerade die Generalanzeigerpresse durch seinen Vorschlag genährt würde, anstatt dafs sie entsprechend getroffen wird. Ich glaube deshalb, dafs Sie doch dazu kommen werden, dafs die eingehenden Verhandlungen der Commission das Richtige getroffen haben. Ich verkenne gewifs nicht, dafs, wie bei jeder Einführung eines neuen Tarifs Licht- und Schattenseiten entstehen, auch hier Zeitungen benachtheiligt werden und andere davon Vortheil haben; aber die gesammte grofse Presse Deutschlands hat doch einheitlich anerkannt: es ist ein vernünftiger, gesunder Tarif auf dieser Basis aufgebaut, der bisherige ist unhaltbar und hat nur Schmarotzerpflanzen gezeitigt, die doch hier der einen und der anderen Partei sehr unangenehm sind und die zu beseitigen meiner Ansicht nach eine allgemeine Aufgabe ist. Ich kann die Versicherung abgeben, meine Herren, in der Budgetcommission wird sich, wenn der neue Tarif zur Einführung kommt, ja genau nachweisen lassen, was aus der Sache herauskommt, und finden Sie dann wirklich, dafs wir weit über das Ziel hinausgeschossen sind, so ist thatsächlich die Verwaltung immer bereit, die Hand zu bieten, in den Gebühren zurückzugehen. Aber was den Zonentarif anbelangt, wo immer gesagt wird, in der zweiten Zone soll ich etwas bekommen, wo aber die Sicherheit gar nicht besteht, dafs der Mann mir mit seinen Zeitungen kommt, sondern wo er sie allein besorgt, da möchte ich doch die Herren bitten, es bei den Commissionsbeschlüssen zu belassen.«

Nach wiederholtem kurzen Eintreten des Abgeordneten Dasbach für den Antrag Marcour, wobei indefs neue Gründe nicht vorkamen, wurde die Discussion geschlossen und nach einem Austausche persönlicher Bemerkungen sowie einem Schlufsworte des Berichterstatters der Commission zur Abstimmung geschritten. Vom Artikel 1 wurden Ziffer I und II, betreffend Erhöhung des Briefgewichts und den Nachbarortsverkehr, mit sehr grofser Mehrheit und, nach Ablehnung des Antrags Dasbach auf Zurückverweisung an die Commission sowie der Anträge Horn (Goslar) und Marcour, auch Ziffer III (Zeitungstarif) in der Commissionsfassung mit der Aenderung angenommen, dafs die Bezugsgebühren von 3 auf 2 Pf. herabgesetzt und der Satz wegen Abrundung der Bruchtheile eines Kilogramms gestrichen

wurde. Die Anträge wegen Wiedereinsetzung der Gebühr für Verpackung durch die Verleger fielen. Die Gesammtabstimmung ergab eine grofse Mehrheit für die neue Fassung des Artikel 1.

Zu der dann folgenden Berathung über die Ausdehnung des Postzwanges auf den Ortsverkehr und über die Aufhebung der Privat-Briefbeförderungsanstalten hatten der Abgeordnete Dr. Rintelen (Centrum) für seine Person, die Abgeordneten Haufsmann (Balingen), Dr. Müller (Sagan) und Eickhoff Namens der freisinnigen Volkspartei Anträge auf gänzliche Streichung des Artikel 3 und auf Aenderung des Artikel 2 im Sinne der Nichtausdehnung des Postzwanges eingebracht.

Dr. Rintelen begründete seinen Antrag damit, dafs die Postverwaltung nur unter dem Drucke der Concurrenz der Privatposten sich zu den Reformen herbeilasse, dafs unter dem Staatssekretär von Stephan vergeblich die Erhöhung des einfachen Briefgewichts auf 20 g gefordert worden sei, dafs es ungerecht sei, den grofsen Städten die vortheilhafte Privatbeförderung zu nehmen, weil die kleinen Orte sie nicht hätten, dafs die Commission die Frage der Ausdehnung des Monopols ungenügend erörtert habe und dafs die Postverwaltung lediglich von der Absicht geleitet werde, neue Einnahmen zu schaffen, während doch ihre Ueberschüsse ständig wüchsen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete:

»Der Herr Vorredner hat, glaube ich, den Commissionsbericht nicht eingehend studirt oder vielleicht unter einem nicht ganz zutreffenden Gesichtswinkel gelesen.

Zunächst der Schlufs. Er sprach von den Wünschen der Reichs-Postverwaltung, erhebliche Ueberschüsse zu erzielen. Meine Herren, der Bericht der Commission sowie die Vorlage geben Ihnen ja den Beweis, dafs wir weniger haben werden als bisher und zwar rund 10 Millionen. Wir wollen die Ueberschüsse doch zu Verkehrserleichterungen benutzen und ich meine, das ist gerade das Durchschlagende bei der Sache. Es geht ja aus den ersten Paragraphen schon hervor, welche erheblichen Ausfälle der Reichs-Postverwaltung durch die Herabsetzung der Gebühren entstehen.

Ich möchte weiter auf den Eingang der Rede eingehen. Ich habe es freilich schon verschiedentlich wiederholt: mein grofser Vorgänger glaubte, die Privatpostanstalten würden überhaupt ihr Leben nicht lange fristen können. Das war die Voraussetzung, unter der er überhaupt den Betrieb der Privatpostanstalten ansah, und Sie kennen ja auch die Schwierigkeiten, die er ihnen manchmal gemacht hat, während solche, so lange ich die Leitung der Verwaltung habe, den Privatpostanstalten gegenüber nicht in die Erscheinung getreten sind. Aber immerhin, meine Herren, man kann sich irren in der Auffassung und ich bin der Ueberzeugung: würde Excellenz Stephan seiner Zeit geglaubt haben, dafs die Privatpostanstalten sich so entwickeln würden, wie sie sich entwickelt haben, so würde er zweifellos gleich im Anfang eingegriffen haben, und es ist auch für mich, wie Sie einsehen werden, eine nicht ganz leichte Aufgabe, diese für die Allgemeinheit nicht günstige Situation zu ändern und die Verhältnisse wiederum klarzustellen.

Was nun die Ausführungen anlangt betreffs der gröfseren Orte gegenüber den kleinen, so gipfelten sie in dem Satze, es solle den Städten, in denen Privatpostanstalten bestehen, eine neue Steuer auferlegt werden. Ich glaube, meine Herren, dafs das der Commission niemals vorgeschwebt hat, sondern im Gegentheile nur die ausgleichende Gerechtigkeit. Man sagte sich, man könne aus den gröfseren Centren die Einnahmen dienstbar machen für die abgelegenen Orte. Es wurde eben ausgeführt, dafs die Privatpostanstalten nur die günstigen Terrains

abbauen und das Uebrige der Postverwaltung überlassen, die bis in die entlegensten Orte Briefe und Zeitungen befördert.

Ich glaube daher, dafs die Ausführungen, die nach dieser Richtung hin der Abgeordnete Dr. Rintelen gemacht hat, nicht zutreffend sind. Vielmehr bin ich der Ansicht, dafs der Boden, auf dem die gröfsere Mehrzahl der Commissionsmitglieder gestanden hat, der richtige ist, und man ist nun in der Logik consequent weiter gegangen und hat gesagt: wir wollen reinen Tisch haben. Sehen Sie Sich doch einmal die anderen Länder wie Amerika, England, die Schweiz u. s. w. an: überall hat die Gesetzgebung dahin gewirkt, dafs das Postregal so ausgestaltet wurde, dafs es der Allgemeinheit zu Gute kommt. Das mufste auch der Leitstern sein, unter dem diese Paragraphen aufzustellen waren. Wir müssen ein gleiches Recht für das Inland schaffen. Die Post dient der Allgemeinheit und ich meine: der Beweis für das, was ich angeführt habe, liegt schon darin, dafs in diesem Gesetzentwurfe nicht an eine Plusmacherei, an eine Vermehrung unserer Einnahmen, sondern an eine Verminderung der Einnahmen durch Verkehrserleichterungen in Höhe von über 10 Millionen gedacht ist.«

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) verwahrte die Commission gegen den Vorwurf Dr. Rintelens, die Frage der Ausdehnung des Monopols nicht genügend erörtert zu haben. Ueber die Sache seien lediglich deshalb wenige Worte gewechselt worden, weil die überwiegende Mehrheit, mit Einschlufs der eigenen Fractionsgenossen des Dr. Rintelen, von vorn herein über die Ausdehnung einig gewesen wäre. Die Einführung des Postzwanges für den Ortsverkehr sei nothwendig, um der Postverwaltung die Einnahmen zukommen zu lassen, die sie allein in den Stand setzten, die Erleichterungen zu schaffen, die in Stadt und Land, in Grofs- und Kleinstadt beansprucht würden.

Abgeordneter Singer erklärte, seine Partei (Socialdemokraten) sei nach wie vor der Meinung, dafs es s. Zt. ein Fehler gewesen wäre, den Postzwang für Ortsbriefe nicht im Postgesetze vorzusehen. Dieser Fehler müsse wieder gut gemacht werden. Für die Ausnahme eines einzelnen Verkehrsgebiets vom Regal liege gar kein innerer Grund vor. Im Volke bestehe freilich ein grofses und gerechtfertigtes Mifstrauen dagegen, jetzt die Rechte der Verwaltung zu erweitern, ohne dafs die versprochenen Erleichterungen ebenfalls im Gesetz ihren Ausdruck fänden. Die Commission habe sich jedoch überzeugt, dafs es mifslich sei, gewisse Tariferleichterungen im Gesetze selbst festzulegen. Es müsse anerkannt werden, dafs der Reichs-Postverwaltung die Mittel zu allgemeinen Verkehrserleichterungen und zur Erfüllung ihrer socialen Verpflichtungen gegenüber dem Personal nicht vorenthalten werden dürften. Die Sätze, zu denen die Reichspost arbeite, könnten und müfsten etwas höher sein als die der Privatanstalten, weil letztere sich nur die Gebiete mit grofsem Verkehr und lohnendem Geschäft aussuchten und auf ihre Beamten keine Rücksicht nähmen, während die Kaiserliche Post im ganzen Reiche zu denselben Bedingungen arbeiten müsse wie in den grofsen Centren. Man dürfe dies nicht verkennen und deshalb erscheine es nöthig, die Tarifreformen dadurch zu beschleunigen, dafs das Postregal auf verschlossene Briefe im Ortsverkehr ausgedehnt werde. Der Antrag Rintelen sei so unpraktisch wie möglich.

Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) hob hervor, dafs die Postverwaltung auch bisher schon ihre Einnahmen hauptsächlich aus den grofsen Städten gezogen habe. Was zwinge jetzt die Reichs-Postverwaltung dazu, durch Aufhebung der Privatposten einen Verkehr zu unterbinden, der sich thatsächlich als nützlich erwiesen habe? Der Staatssekretär sei heute nicht näher eingegangen auf die Anschauungen seines

grofsen Amtsvorgängers in Bezug auf das Privatpostwesen. Er habe heute nur ganz flüchtig diesen Punkt berührt und gemeint: wenn der Herr Dr. von Stephan nicht geglaubt hätte, die Privatpostanstalten würden nur ein kurzes Leben haben, dann würde auch er schon dem Privatpostwesen enge Schranken gesetzt haben. Er (der Redner) möchte doch den Staatssekretär von Podbielski bitten, einmal aus den Reden des Dr. von Stephan den Nachweis zu erbringen, dafs solche Gesinnungen ihm innegewohnt haben. Er sei entgegengesetzter Meinung und sei überzeugt, dafs Dr. von Stephan mit gutem Bedacht und voller Absicht das Gebiet des Ortsverkehrs der Privatthätigkeit offen gelassen habe. Ob denn der jetzige Augenblick, in dem die Postverwaltung durch den Scheckverkehr ein neues weites Gebiet erschliefsen wolle, zur Ausdehnung ihres Betriebs auf den Ortsverkehr geeignet sei? Fest stehe jedenfalls, dafs der Wettbewerb der Privatanstalten zu den geplanten Reformen den Anlafs gegeben habe; zum Lohne für dieses Verdienst um das allgemeine Wohl sollten sie nun erdrosselt werden. Seine politischen Freunde (die deutschfreisinnige Partei) zögen es vor, entgegen der grauen Theorie von der allbeglückenden Kraft des Staates, die bisherigen Einrichtungen des billigen Ortsverkehrs zu erhalten. Wenn der Staatssekretär gesagt habe, dafs er keine Ueberschüsse wolle, sondern nur einen Ausgleich für den Ausfall durch die Tariferleichterungen, so blieben von den 37 Millionen Mark Ueberschufs, wenn man 10 Millionen Mark Zubufse abzöge, immer noch 27 Millionen Mark; eine Ueberschufswirthschaft treibe also die Reichs-Postverwaltung nach wie vor. Er beantrage mit seinen Freunden die Streichung des Artikel 2.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Einigen Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) möchte ich entgegentreten. Zunächst, meine Herren, ist die Vorlage und, ich glaube, auch mein ganzes Verhalten innerhalb der zwei Jahre meiner Amtsführung stets darauf gerichtet gewesen, eine Verbilligung auf allen Gebieten herbeizuführen. Der Herr Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) wird auch, wenn er die Vorgänge der letzten Zeit verfolgt, mir zugeben müssen, dafs wieder eine Reihe von Verträgen abgeschlossen worden ist, die lediglich dem Handel zu Gute kommen, z. B. der Packetvertrag mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Ich streife blos dieses eine, aber es ist ja noch mehr, und ich glaube unbedingt bestreiten zu müssen den Satz, den er hier anführte: die Privatpostanstalten, die gerade durch ihre Concurrenz erst die Reichspost veranlafst haben, aus ihrer Erstarrung herauszutreten, sollen zum Lohne dafür erdrosselt werden. So glaube ich die Worte richtig wiedergegeben zu haben. Ich will ja gewifs zugeben, dafs, durch verschiedene Umstände veranlafst, die Reichs-Postverwaltung eine Reihe von Jahren vielleicht nicht den Wünschen des Publikums und des Reichstags so entsprochen habe, wie es vielleicht gut gewesen wäre; aber die Absicht besteht doch jetzt, eine Reform der Tarife und eine wesentliche Verbilligung herbeizuführen und zwar für die Allgemeinheit. Ich habe mich bereits bei der ersten Lesung dahin ausgesprochen, dafs mein Ziel ist, einen allgemeinen billigeren Tarif einzuführen, d. h. aus der Erweiterung des Ortsverkehrs oder der Ortsgrenzen soll sich allmählich ein allgemein geltender und billigerer Tarif entwickeln. Ich glaube daher, dafs diese ganzen Ausführungen hier auch wieder lediglich zu Gunsten der Privatpostanstalten gemacht sind, ohne dafs eine thatsächliche Grundlage nach der Richtung hin vorliegt, dafs erst ihr Vorgehen und ihre Thätigkeit die Reichs-Postverwaltung zu Reformen veranlafst haben. Es wird mir immer wieder Excellenz Stephan vorgehalten. Meine Herren, erinnern Sie Sich einmal ge-

neigtest der Verhandlungen im Reichstag, ehe ich mein Amt angetreten habe, ob sich nicht alle Jahre die Klagen wiederholt haben wegen Drangsalirung der Privatpostanstalten. Ich habe einen anderen Standpunkt eingenommen, ich habe keine mehr drangsalirt. Sie können mir thatsächlich keinen Beweis aus meiner zweijährigen Thätigkeit bringen. Ich habe gesagt: sie bestehen thatsächlich, darum gehe ich nicht gegen sie vor. Wenn ich Ihnen die einschlägigen Akten vorlegen wollte, so würden diese noch mehr für mich sprechen. Ich will eine ganz andere Ordnung der Verhältnisse herbeiführen, während man früher eben glaubte, auf dem Wege der Beeinträchtigung des Betriebs, will ich mich ausdrücken, die Privatpostanstalten unterdrücken zu können. Ich glaube daher auch, dafs der Herr Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) sich doch davon überzeugen wird, dafs es zu allen Zeiten, wenigstens so lange ich an der Stelle stehe, das Bestreben gewesen ist, der Allgemeinheit zu dienen und die Verkehrserleichterungen zu schaffen, die augenblicklich durchzuführen sind. Es handelt sich hier doch nicht um eine fiscalische Verwaltung, sondern es handelt sich darum, dafs wir doch immerhin einen gewissen Posten im allgemeinen Budget darstellen. Würden Sie diesen ausschalten, so müfsten Sie doch irgend etwas an die Stelle setzen. Viel leichter aber erscheint es mir, diese Einnahmen in der Höhe von einigen 20 Millionen aus der Reichspost zu erhalten, als wenn Sie heute die schönste Steuer der Welt nehmen. Sie müssen dann viel mehr in die verschiedenen Erwerbszweige eingreifen, als wenn sie einen tausendstel Pfennig von jedem Briefe erhalten. Es dürfte daher besser sein, diesen Boden zu pflügen, als ihn noch weiter erschüttern zu lassen durch das Fortbestehen der Privatpostanstalten.«

Nachdem Abgeordneter Dr. Pachnicke darauf nochmals die guten Leistungen der Privatposten hervorgehoben und erklärt hatte, gegenüber der Stimmung der Mehrheit sich mit seiner Partei (der freisinnigen Vereinigung) auf die Erlangung einer billigen Entschädigung für jene zu beschränken, führte der Abgeordnete Singer aus:

Die beiden Vorredner aus dem Hause hätten die Thätigkeit der Privatpostanstalten so überaus lobend anerkannt, dafs es nicht der Gerechtigkeit entsprechen würde, wenn er nicht feststellte, wie auch die Mängel der Privatpostanstalten in weiten Kreisen stark empfunden worden wären. Um nur eins herauszugreifen, bestelle die Reichs-Postverwaltung in Berlin zwölf Mal täglich, die Privatpost nur zwei, höchstens drei Mal*). Die Angestellten der Privatposten hätten eine aufserordentlich schlechte Behandlung, u. A. in Berlin 14stündigen Dienst. Es werde seiner Partei durchaus nicht leicht, die ökonomisch-politische Machtvollkommenheit des Staatssekretärs des Reichs-Postamts auf eine noch gröfsere Anzahl von Leuten auszudehnen; aber man müsse sich doch fragen, ob in der Privatindustrie die Abhängigkeit der Arbeiter nicht ebenfalls bestehe. Angesichts der Thatsache, dafs die wirthschaftliche und sociale Lage der Leute, die von den Privatposten in den Dienst der Reichs-Postverwaltung übertreten, trotz aller Chikane, trotz aller Mifshandlung in ihren staatsbürgerlichen Rechten eine wesentlich bessere würde und im Reichstag alljährlich besprochen werden könnte, stimmten die Socialdemokraten für die Beseitigung der Privatposten.

Nach einem Austausche mehr persönlicher Bemerkungen wurde zu der von der Commission gestrichenen Ziffer II des Artikel 2 übergegangen. Abgeordneter Dasbach hatte die Wiederherstellung in folgender Fassung beantragt:

»Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen (§. 1)

---

*) Vgl. die Erklärung des Redners zu Artikel 4 und 5 (Seite 107).

gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von Einem Absender abgeschickt sein, postzwangspflichtige Gegenstände nur 75 Kilometer weit vom Absendungsorte aus befördern und solche Gegenstände weder von Anderen mitnehmen noch für Andere zurückbringen. Während der Beförderung darf ein Wechsel in der Person des Boten stattfinden.«

und begründete dies damit, dafs die in der Regierungsvorlage enthaltene Gewichtsbeschränkung auf 5 kg zwar unannehmbar sei, aber durch Festsetzung einer Entfernungsgrenze von 75 km die der Postverwaltung unangenehmsten Auswüchse der Einrichtung getroffen werden würden.

Dem gegenüber erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Meine Herren, ich würde, nachdem die Commission die Nr. II des Artikel 2 gestrichen, auf diese Angelegenheit nicht mehr zurückgekommen sein; aber die ausführlichen Darlegungen des Herrn Abgeordneten Dasbach geben mir Veranlassung, mich dagegen zu wenden. Nachdem die Nr. II gefallen ist, bleibt das zu Recht bestehende Gesetz in Kraft. §. 2 des Gesetzes vom 28. October 1871 lautet:

Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von Einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwang unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen noch für Andere zurückbringen.

Aus dieser klaren Fassung ergiebt sich, dafs der jetzige Vorschlag des Herrn Abgeordneten Dasbach wesentliche Einschränkungen enthält, und zwar eine, welche die allerschwierigste für uns ist, nämlich die Entfernung. Soll ich denn meine Leute hinstellen und schnüffeln lassen, wer sich Exprefsboten nimmt? Das würde mich auf ein Gebiet führen, das zu betreten ich immer ablehne. Ich halte es nicht für durchführbar, jedes Billet bei einem solchen Exprefsboten daraufhin zu revidiren, ob es über 75 km geht. Ich mufs mich daher unbedingt gegen diesen Vorschlag aussprechen.

Ferner constatire ich, dafs auch bezüglich des letzten Passus:

»Während der Beförderung darf ein Wechsel in der Person des Boten stattfinden«,

reichsgerichtliche Entscheidungen vorliegen, die in ganz anderer Weise ausgefallen sind, d. h. es sind solche Fälle nicht beanstandet worden, sobald Beide Exprefsboten gewesen sind.

Ich bitte die Herren, diese Einschränkungen nicht beschliefsen zu wollen, sondern, nachdem man allgemein die Exprefsboten gestrichen hat, es bei den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen zu belassen.«

(Bravo! rechts.)

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) nahm sodann das Wort: der Staatssekretär habe jetzt eines seiner Kinder selbst preisgegeben. Er (Redner) habe zwar keine Neigung, das Kind aus dem Wasser zu ziehen, wolle aber doch darauf hinweisen, dafs der Exprefsbote für die kleinen Blätter eine grofse Gefahr sei und bleibe. Diese hätten noch nicht sämmtlich eingesehen, welche scharfe Concurrenz ihnen die grofsstädtischen Blätter mit dem Exprefsbotendienst machen könnten. Der Antrag Dasbach sei unannehmbar, weil gerade innerhalb der Grenze von 75 km der gefährliche Wettbewerb liege. Deshalb und entsprechend der Gepflogenheit, nicht durch aussichtslose Anträge das Haus aufzuhalten, bitte er um Aufrechterhaltung der Commissionsbeschlüsse.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts knüpfte hieran an:

»Ich mufs dem Herrn Abgeordneten Dr. Oertel doch etwas erwidern. Er sprach von der Preisgabe meines Kindes und von der Nichtnothwen-

digkeit, das Kind aus dem Wasser zu ziehen. Wie liegen die Verhältnisse? Zunächst haben bei der ersten Lesung sämmtliche Parteien — auch die Herren, die der Herr Abgeordnete Dr. Oertel zu vertreten hat — sich gegen den Exprefsboten ausgesprochen. Wir sind in die Commissionssitzung eingetreten und ich habe dort dieselben Ausführungen gemacht, die der Herr Abgeordnete Dr. Oertel soeben gegeben hat. Ich glaubte ebenfalls, es sei nothwendig, der kleinen und mittleren Presse einigen Schutz angedeihen zu lassen. Nachher bei der zweiten Lesung in der Commission hielt indessen — mit Ausnahme weniger Herren, darunter Herr Dr. Oertel, welche sagten: der Gedankengang ist doch ein richtiger, wir fürchten auch für die kleinere Presse — die Mehrzahl der Commissionsmitglieder einen solchen Schutz nicht für nothwendig. Ich wollte hier bei der Entgegnung auf die Wünsche des Herrn Abgeordneten Dasbach die Sache nicht wieder aufnehmen; denn wenn ich jedes meiner Kinder, die da gestorben sind, wieder aufnehmen wollte

(Heiterkeit),

so würde das vielleicht die Verhandlungen sehr in die Länge ziehen.

Ich habe mich daher präcise auf den Boden der Commissionsbeschlüsse gestellt und habe gesagt: da es einmal gefallen ist, gilt das jetzt bestehende Recht, und ich mufs solchen Einschränkungen, wie sie von Seiten des Herrn Abgeordneten Dasbach vorgeschlagen sind, entgegentreten.«

Auf eine Erklärung des Abgeordneten Dr. Marcour, dafs das Centrum zum gröfsten Theil an den Commissionsbeschlüssen festhalte, zog Herr Dasbach seinen Antrag zurück. Nach einer kurzen Begründung des Abgeordneten Dr. Rintelen für seinen Antrag auf Streichung der Ziffer III des Artikel 2 in Zusammenhange mit seinem Antrage wegen Nichtausdehnung des Postzwanges folgte die Abstimmung. Artikel 2 wurde unter Ablehnung aller Abänderungsanträge in der Fassung der Commissionsbeschlüsse, also unter Streichung der Ziffer II der Regierungsvorlage wegen des expressen Boten, mit grofser Mehrheit angenommen.

Zu Artikel 3 war, aufser den bereits erwähnten Anträgen des Abgeordneten Dr. Rintelen und der freisinnigen Volkspartei, vom Abgeordneten Albrecht Namens der socialdemokratischen Fraction der Antrag eingebracht, am Schlusse folgenden Zusatz zu machen:

»Abgesehen von den bezeichneten Anstalten ist die gewerbsmäfsige oder nicht gewerbsmäfsige Beförderung von unverschlossenen politischen Zeitungen innerhalb der Gemeindegrenzen eines Ortes, insbesondere auch, wenn sie durch die Post dorthin befördert wurden, Jedermann gestattet. Die Landesgesetze, betreffend die äufsere Heilighaltung der Sonn- und Feiertage oder betreffend die Verkehrsordnung, finden keine Anwendung.«

Abgeordneter Dr. Rintelen bezog sich zur Begründung seines Antrags auf die von ihm bereits zu Artikel 2 gegebenen Erörterungen und betonte, dafs die Commission mit dem völligen Verbot der Privatpostanstalten gouvernementaler gewesen sei als der Staatssekretär selbst.

Abgeordneter Singer hielt dem entgegen, der Commissionsbeschlufs stütze sich im Wesentlichen auf die eigenen Aeufserungen der Privat-Postanstalten, dafs sie, wenn ihnen der verschlossene Brief entzogen würde, nicht mehr lebensfähig blieben. Ferner habe seine Partei bei der gänzlichen Aufhebung die Hoffnung geleitet, dafs die Ueberweisung des gesammten Ortsverkehrs in die staatliche Post die Möglichkeit bieten werde, die Taxen demnächst noch unter die von dem Staatssekretär angekündigten ermäfsigten Sätze herabzusetzen.

Abgeordneter Dr. Herzfeld begründete darauf den erwähnten socialdemokratischen Antrag wegen der Beförderung politischer Zeitungen. Die

Ober-Postdirection in Schwerin habe die Beförderung der in Rostock erscheinenden »Mecklenburgischen Volkszeitung« mit der Post nach dem Absatzort und an diesem durch die Privatpostanstalt bis in die Wohnung der Abonnenten zu Unrecht auf Grund des Postgesetzes verfolgt, während doch die in den betreffenden Orten thätigen Privatpostanstalten die Zeitung für eigene Rechnung vom Verleger bezögen und die Einzelbezieher nichts mit ihm zu thun hätten. Die Reichs-Postverwaltung sei auf Ersuchen der Polizeibehörde in Wismar so vorgegangen. Wenn nun nach Artikel 3 der Commissionsbeschlüsse die Privatposten eingingen, so würde, da in Mecklenburg eine in diesem Jahre erlassene »Verordnung über die äufsere Heilighaltung der Sonn- und Feiertage« das Austragen von Zeitungen am Orte anders als durch die Postanstalt verbiete, künftig die Vertheilung der socialdemokratischen Zeitung an Sonntagen durch eigene Agenten unmöglich sein. Dies solle der Antrag wieder sicher stellen.

Zur Bekämpfung des Antrags nahm der Director im Reichs-Postamte Kraetke das Wort:

»Meine Herren, der Herr Vorredner hat an einen bestimmten Fall angeknüpft, der den Anlafs zu dem Antrage gegeben hat, und dabei sich dahin ausgelassen, dafs die Reichs-Postverwaltung Polizeidienste geleistet habe und auf Grund des Ersuchens der Polizei vorgegangen sei. Ich mufs dem ganz entschieden entgegentreten. Nach den uns vorliegenden Berichten liegt der Fall nicht so. Die Reichs-Postverwaltung verfolgt stets den Grundsatz, dafs sie sich an die gesetzlichen Bestimmungen hält. In Folge dessen haben wir seit Jahren den Standpunkt eingenommen, dafs wir bezüglich des Vertriebs von Zeitungen durch Privatpersonen diesen so weit zulassen, als der Verleger an dem anderen Orte einen Agenten hält oder durch expresse Boten die Zeitung den Bestellern zustellen läfst. Der Agent sammelt dann die Bestellungen ein und tritt als selbständige Person dem Verleger gegenüber. Liegen die Verhältnisse so, so schreiten wir nie ein. In dem vorliegenden Falle hat die Ober-Postdirection unter dem 18. October — ich nenne absichtlich das Datum — uns angezeigt, dafs der Fall in Wismar vorliegt und dafs sie die Ueberzeugung habe, es handele sich nicht um einen Agenten, sondern um einen directen Verkehr zwischen Besteller und Verleger, ohne dafs der Exprefsbote in Betracht käme. Die Ober-Postdirection zeigt an, dafs sie in Folge dessen das Verfahren eingeleitet habe und uns davon Mittheilung mache. Sie drückt sich hier aus:

> In thatsächlicher Beziehung erachtet die Ober-Postdirection durch die Untersuchung festgestellt

— das war die postalische Untersuchung, die also auf Grund des §. 27 des Postgesetzes stattfindet —,

> dafs die Einsammlung der Bestellungen auf die »Mecklenburgische Volkszeitung«, die Einziehung und Abführung der vierteljährlichen Bezugsgelder und die Zustellung der Zeitungen an die Bezieher für Rechnung des Verlegers erfolgt ist.

Also, weil sie die Ueberzeugung erlangt hat, darum ist die Ober-Postdirection, wie es ihre Pflicht war, eingetreten. Ich habe heute in der Zeitung gelesen, dafs die Klage abgewiesen sei. Wir haben hiervon lediglich Kenntnifs bekommen, weil die Ober-Postdirection sich sichern wollte, ob sie, wenn sie nicht reüssirt, weiter gehen soll, und deshalb hat sie im Schlufssatze gesagt:

> Bei der grundsätzlichen Bedeutung der Angelegenheit glaubt die Ober-Postdirection, dafs Anlafs vorliegt, für den Fall, dafs in den unteren Instanzen freisprechende Urtheile ergehen sollten, die Entscheidung der höheren Instanzen anzurufen, vorausgesetzt, dafs in thatsächlicher Beziehung die ge-

richtlichen Feststellungen die Ergebnisse der postdienstlichen Untersuchung bestätigen werden. Ueber den Verlauf der Sache wird die Ober-Postdirection seinerzeit weiter berichten.

Also die Ober-Postdirection steht auf einem ganz ruhigen Standpunkte; sie zeigt uns das hier an und die oberste Reichs-Postbehörde hatte gar keinen Anlafs, weiter Einsprache zu erheben, da die Klage bereits eingeleitet war.

Was nun den Antrag des Herrn Abgeordneten Albrecht anbetrifft, so möchte ich bitten, den Antrag nicht anzunehmen. Der erste Absatz des Antrags beschäftigt sich damit, die Spedition von Zeitungen in weiterem Umfange zuzulassen, als dies der Fall ist. Es ist, wie ich bereits im Eingange gesagt habe, auch jetzt nicht ausgeschlossen, dafs eine Zeitung einen Agenten an einem Orte unterhält und dieser die Zeitungsbestellungen einsammelt, die Gelder einzieht und nun als selbständiger Mann bei dem Verleger bestellt, also quasi, wie das der Herr Vorredner ausgedrückt hat, eine Filiale bildet; das ist gestattet. Weiter ist gestattet, dafs der Verleger selbst Exprefsboten schickt, die in einem anderen Orte die Zeitungen bestellen. Also auch nach dieser Richtung hin ist eine grofse Ausdehnung möglich.

Was den zweiten Satz anbetrifft, so greift dieser Antrag in ein Gebiet hinüber, das dem Postwesen vollständig fern liegt, das mit dem Postgesetz überhaupt nichts zu thun hat.

(Sehr richtig! rechts.)

Der Antrag verlangt zunächst Sondervorschriften über äufsere Heilighaltung der Sonntage für ein bestimmtes Gewerbe. Die Regelung dieser Frage fällt in die Gewerbeordnung bz. in die Landesgesetzgebung.

(Sehr richtig! rechts.)

Soweit der Antrag über das Gebiet der Gewerbeordnung noch hinausgeht und, abgesehen von den bezeichneten Anstalten, die gewerbsmäfsige oder nicht gewerbsmäfsige Beförderung von Zeitungen an Sonn- und Feiertagen reichsgesetzlich regeln will, mufs darauf hingewiesen werden, dafs die Reichsverfassung der Reichsgesetzgebung eine Einwirkung auf die Sonntagsruhe, d. h. die äufsere Heilighaltung des Sonntags, nicht zugesteht. Ich möchte aus allen diesen Gründen bitten, den Antrag abzulehnen.«

Abgeordneter Dr. Pachnicke sprach sich für den Antrag Albrecht aus, bat aber mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Materie um Aussetzung der Sache bis zur dritten Lesung.

Die Abgeordneten Büsing und Dr. Marcour erklärten sich als Redner der nationalliberalen und der Centrumspartei für den ersten Satz des Antrags, aber gegen dessen Schlufssatz. Die von der Reichs-Postverwaltung gemachte Unterscheidung, ob der Agent für eigene Rechnung oder für die des Verlegers die Bestellungen auf die Zeitung einsammele, sei zu subtil und müsse im Wege der Gesetzgebung beseitigt werden. Die Tragweite des zweiten Theiles des Antrags sei noch nicht zu übersehen; diese Regelung hänge auch mit dem Postgesetze nur lose zusammen. Formell sei die Mecklenburgische Regierung im Rechte, da nach §§. 41a und 105a der Gewerbeordnung die Vorschriften der letzteren weitergehenden landesgesetzlichen Beschränkungen der Arbeit an Sonn- und Festtagen nicht entgegenständen.

Die conservative Partei sprach sich durch den Abgeordneten von Treuenfels gegen den Antrag Albrecht in beiden Theilen aus und betonte die Befriedigung weiter Kreise darüber, dafs durch die mecklenburgische Verordnung der wüsten, verhetzenden Agitation der Socialdemokratie wenigstens an den christlichen Feiertagen etwas Einhalt geboten sei.

Dr. Herzfeld bestritt die Zulässigkeit der mehrgenannten Verordnung und suchte den Vorwurf, dafs die Postverwaltung auf Ersuchen der Polizeibehörde vorgegangen sei, durch Einzelheiten zu stützen, indem er hinzufügte, dafs es ihm fern läge,

irgendwie anzuzweifeln, was der Vertreter des Staatssekretärs vorgetragen habe.

Hierauf erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Ich möchte dem Herrn Dr. Herzfeld Folgendes erwidern:

Er hat mit einem gewissen Pathos ausgeführt, wir wären Handlanger der Polizei. Ich weifs nicht, wie er zu diesem Ausdrucke kommen konnte; denn ich habe vorher schon durch den Herrn Director im Reichs-Postamte Kraetke die Verhältnisse darlegen lassen und meiner Ansicht nach war nirgends ein Anhalt dafür zu finden. Herr Dr. Herzfeld verwechselt nämlich den einen Ort mit dem anderen.

Meine Herren, wie bereits dargelegt, erscheint in Rostock ein, ich glaube, socialdemokratisches Blatt, dreimal wöchentlich; es wird nach Wismar, nach Schwaan und Güstrow verschickt. Die Orte sind's, um die es sich hier handelt. Einer der betreffenden Postdirectoren ist vielleicht der Ansicht gewesen, es habe keine Defraude stattgefunden, während ein anderer glaubte, es sei eine Hinterziehung erfolgt. Darüber, ob sie erfolgt ist oder nicht, hat nicht die Postverwaltung, sondern haben die ordentlichen Gerichte endgültig zu entscheiden. Sie haben selbst hier gehört, wir haben aus einer Zeitungsnotiz soeben ersehen, dafs das Gericht gegen die Ober-Postdirection entschieden. Ich kann hier nur anführen, dafs es sich gar nicht um eine Polizeimafsregel handelt. Von dem Angeschuldigten und auch von dem Herrn Abgeordneten Dr. Herzfeld ist zugegeben, dafs die Zustellung der Zeitungen an die einzelnen Bezieher durch die betreffenden Inhaber der Privat-Beförderungsanstalt bz deren Boten bewirkt wird. Nun handelte es sich lediglich um den Punkt, ob diese Zustellung als durch expresse Boten erfolgt zu erachten war; das ist strittig und darüber werden die ordentlichen Gerichte entscheiden. Ich meine, zu einer Erregung, als hätten wir irgendwie Politik getrieben, liegt kein Grund vor. Solche Sachen kommen hundertfältig in der Verwaltung vor, — ich meine nicht in dieser Materie, sondern auch bei Streitigkeiten wegen des Portos u. s. w. und die können nur im Wege Rechtens entschieden werden. Deshalb sollte man sich also nicht so erheblich aufregen.

Was den zweiten Punkt des Antrags Albrecht anlangt, so ist schon hervorgehoben worden, dafs die Heilighaltung des Sonntags und die ganze Sonntagsruhe Sache der Landesgesetzgebung ist und wir dürfen uns da nicht einmengen. Im Weiteren, glaube ich, ist es äufserst gefährlich, hier plötzlich die Gewerbeordnung durch eine Postnovelle modificiren zu wollen.

Was den ersten Theil betrifft, der dem thatsächlichen Verhältnisse nahezu entspricht, wie mein Herr Commissar es ausgeführt hat, so habe ich gegen dessen Aufnahme auch noch ein Bedenken. Wir haben freilich sehr wenig Verbote politischer Zeitungen, aber das müfste zweifellos hineingeschrieben werden, dafs verbotene politische Zeitungen von solchem Vertriebe ausgeschlossen sind.

Sie sehen, es ist recht schwer, bei dieser Materie alle Consequenzen im Momente zu übersehen. Wenn die Herren glauben, dafs es nothwendig ist, so meine auch ich, es sei besser, die Sache bis zur dritten Lesung auszusetzen. Heute die ganze Tragweite des Antrags zu ermessen, wird für jede politische Partei schwierig sein, wenn man nicht auf dem Standpunkte steht, die Sache überhaupt nicht in das Gesetz aufzunehmen.«

Nach mehreren kurzen Bemerkungen der Abgeordneten Büsing und Dr. Pachnicke erklärte Abgeordneter Singer, dafs seine Partei nicht in der Lage sei, den Antrag zurückzuziehen. Es habe ihm Freude gemacht, zu sehen, wie gut der Staatssekretär es verstehe, sich hier in der Pose des Biedermanns zu zeigen. Auf einen Ordnungsruf des Präsidenten hin nahm der Abge-

ordnete diesen Ausdruck zurück und ersuchte den Staatssekretär um eine Zusicherung, dafs Artikel 3 nur gewerbsmäfsige Einsammelungen, nicht jedoch die Verbreitung von Briefen und Drucksachen mit Aufschrift durch Wahlcomitees verbiete.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete:

»Ich kann dem Herrn Vorredner nur erwidern, dafs es der Reichs-Postverwaltung vollständig fern liegt, irgend welche politischen Unterschiebungen in dem Gesetze vorzunehmen, und in Folge dessen erkläre ich ausdrücklich: der Schwerpunkt liegt in dem »gewerbsmäfsig«. Es handelt sich um Anstalten zur gewerbsmäfsigen Einsammelung; also irgend ein Comitee u. s. w. wird nicht davon betroffen.«

Bei der dann folgenden Abstimmung wurde der erste Theil des Zusatzantrags gegen die Stimmen der Conservativen und eines Theils des Centrums angenommen, der Schlufssatz abgelehnt. Mit dieser Aenderung fand Artikel 3 Annahme.

Bei der weiteren Erörterung wurde auf Anregung des Abgeordneten Rickert die Berathung über Artikel 4 und 5 vereinigt. Abänderungsanträge waren namentlich zu litt. A des Artikel 4 eingebracht. Dr. Marcour hatte beantragt, für die Entschädigung der Privat-Beförderungsanstalten als Höchstsatz das Zehnfache statt des Achtfachen und aufserdem als Mindestmafs das Fünffache des Reingewinns nach dem Durchschnitte der drei letzten Geschäftsjahre vor dem 1. April 1898 vorzuschreiben, sowie bei der Ermittelung das erste Jahr nicht nur nach der Errichtung, sondern auch nach der Erwerbung einer Anstalt aufser Betracht zu lassen. Ein Antrag Dr. Oertel (Sachsen) wollte ebenfalls unter Einfügung des erwähnten Wortes »Erwerbung« das Zehnfache als Meistbetrag der Entschädigung gewähren, aber die drei Jahre vor dem 1. April 1899 (statt 1898) zu Grunde legen. Die Abgeordneten Haufsmann (Balingen), Dr. Müller (Sagan) und Eickhoff beantragten auch den letzteren Zeitpunkt, wollten jedoch die Begrenzung der Entschädigung durch einen Meistsatz wegfallen lassen, während ein Antrag Rickert, unter Beseitigung jeder Einzelvorschrift, die Bestimmung vorsah, dafs die Feststellung des Schadens nach Mafsgabe des §. 252 des Bürgerlichen Gesetzbuchs erfolgen sollte. Ein Antrag Schmidt (Warburg) — Centrum — endlich deckte sich mit dem Antrage Rickert, wollte daneben indefs dem Entschädigungsberechtigten die Wahl lassen, zur Feststellung des Schadens den ordentlichen Rechtsweg zu beschreiten oder die aufsergerichtliche Entscheidung in der Weise der Commissionsvorschläge mit der von Dr. Marcour vorgeschlagenen Aenderung zu verlangen.

Zu litt. B, betreffend die Entschädigung des Personals, lag lediglich ein Antrag Haufsmann, Dr. Müller und Eickhoff vor, dafs die von der Postverwaltung übernommenen Angestellten nur dann ohne Entschädigung bleiben sollten, wenn ihr Einkommen aus der neuen Stelle nicht hinter ihren bisherigen Dienstbezügen zurückstände.

Auf den Artikel 5 erstreckte sich ein Antrag Rickert, statt des Schiedsgerichts durch drei Mitglieder des Reichsgerichts den ordentlichen Rechtsweg für die Berufung gegen den Feststellungsbescheid der Postbehörde anzuordnen.

Die Erörterung wurde von dem Abgeordneten Singer begonnen: Er müsse die von ihm über die Berliner Privat-Postanstalt gemachten Bemerkungen in Folge ihm inzwischen von der Gesellschaft zugegangener Mittheilungen berichtigen. Die Anstalt bestelle nicht zwei bis drei, sondern drei bis vier Mal täglich; die Zahl der Dienststunden betrage im täglichen Durchschnitte nur zehn; die Unterbeamten hätten denselben Lohn wie die Postboten der Reichspost. Selbstverständlich könne die Postverwaltung

nicht alle Unterbeamten der Privatanstalten übernehmen, theils aus gesundheitlichen Mängeln, theils vielleicht wegen Verfehlungen gegen das Strafgesetzbuch. Die Socialdemokraten fürchteten aber, dafs auch politische Gründe für die Nichtübernahme mafsgebend sein würden. Wenn sie gleichwohl der Vorlage zustimmten, so geschehe es, weil die sociale Lage der Unterbeamten bei der Reichspost eine gesichertere als die in der Privatindustrie sei. Wenn aber der Staatssekretär nicht den Druck auf die politische Gesinnung der Unterbeamten lasse, so würden die Socialdemokraten nicht ermüden, bei allen Gelegenheiten immer wieder die schärfste Kritik an diesem Verfahren zu üben. Was die Entschädigungen anlange, so sei in der Commisssion für die Unterbeamten leider nicht mehr zu erreichen gewesen; wohl oder übel werde daher seine Partei sich mit dem Gebotenen zufrieden geben. In Bezug auf die Anstalten werde sie keinesfalls über die Commissionsbeschlüsse hinausgehen. Der Antrag Haufsmann, betreffend die Uebernahme des Personals mindestens mit den bisherigen Bezügen, sei entbehrlich, da die Leute beim Uebertritt in den Postdienst meistens ein höheres Gehalt bekommen würden. Die Partei werde alle vorliegenden Anträge ablehnen und für die Commissionsbeschlüsse stimmen.

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) erklärte sich der Oeffentlichkeit gegenüber für verpflichtet, auf die Angriffe des Abgeordneten Singer dem Staatssekretär die Anerkennung auszusprechen, dafs es ihm gelungen sei, in den Reihen der Beamtenschaft mehr Zufriedenheit zu erzeugen, als bisher vorhanden gewesen sei, und manche Differenzen in der Beamtenschaft zu beseitigen. Namens der Conservativen befürwortete er sodann seinen Antrag. Das Reich habe das *nobile officium*, die Entschädigung so zu gestalten, dafs alle berechtigten Ansprüche befriedigt würden. Das Zehnfache statt des Achtfachen als Höchstbetrag und die Berücksichtigung der Zeit bis zum 1. April 1899 seien angemessen. Nöthigenfalls sei der Antrag Marcour annehmbar. Alle anderen Anträge würde seine Partei verwerfen.

Hierauf bemerkte der Staatssekretär des Reichs-Postamts, er behalte sich vor, auf die Ausführungen der einzelnen Herren, auch derjenigen Herren, die sich noch zu diesen Artikeln zum Wort gemeldet hätten, nachher einzugehen. Vorweg möchte er aber erklären, dafs auch nach dem Ergebnisse der Commissionsverhandlungen es ihm äufserst bedenklich erscheine, das letzte Jahr, das heifst das Jahr bis zum 1. April 1899, mit in den Kreis der Berechnungen zu ziehen.

Der Abgeordnete Rickert (freisinnige Vereinigung) behauptete sodann, die Inhaber der Privatpostanstalten hätten wohlerworbene Rechte, also einen Rechtsanspruch auf Entschädigung. Wenn man aber nur aus Billigkeitsgründen entschädigen wolle, so begreife er nicht, weshalb man das letzte Jahr, das doch den gröfsten Gewinn brächte, ausliefse; er stimme für Ersetzung des 1. April 1898 durch diesen Tag 1899. Die Festlegung der Entschädigung in der Meisthöhe sei unbedingt ein Unrecht. Die Gerichte würden zweifellos in vielen Fällen eine weit höhere Entschädigung bewilligen. Das Schiedsgericht aus drei Mitgliedern des Reichsgerichts würde langsamer arbeiten als die zuständigen ordentlichen Gerichte, die den Dingen näher ständen und aus der Praxis heraus entscheiden würden. Auch das Reichs-Rayon-Gesetz von 1871 und die preufsischen Gesetze über die Enteignung und die Fischerei vom Jahre 1874 hielten den ordentlichen Rechtsweg offen. Was jetzt vorgeschlagen werde, sei eine Durchbrechung der Gerichtsorganisation des Reichs. Er bitte, nachdem seine Partei ihrer Meinung bei den früheren Artikeln nicht habe Geltung verschaffen können, wenigstens einen Rechtsanspruch der Geschädigten anzuerkennen und die Sache in letzter

Instanz dem ordentlichen Richter zu überweisen. Würden seine Anträge abgelehnt, so stimme er für den Antrag Oertel.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete:

»Ich glaube, wäre der Herr Abgeordnete Rickert Mitglied der Commission gewesen, so würde er vielleicht seine Ausführungen hier im hohen Hause nicht gemacht haben; denn, wie der Herr Abgeordnete Singer schon erklärte, es hat die Commission alle Wege und Vorschläge, die von seiner Seite jetzt hier gemacht sind, eingehend behandelt.

(Zuruf.)

— Ich darf mich auf die Bestätigung der Herren — der Herr Abgeordnete Singer hat es selbst angeführt — berufen, dafs thatsächlich diese Sachen dort verhandelt sind.

Dem Herrn Abgeordneten Rickert kann ich nur entgegenhalten, dafs die Verhältnisse im Einzelnen sehr verschieden liegen. Wir haben Privatpostanstalten, die Objecte von 200 Mark darstellen, und wir haben solche mit Millionen Kapital. Also wie soll da von einer Einheitlichkeit die Rede sein, auch wenn Sie den Rechtsweg wählen! Man ging davon aus, man müfste die Festlegung einheitlicher Principien wünschen und der eingeschlagene Weg war der einzig mögliche, sie zu erlangen. Im anderen Falle kommen naturgemäfs die wundersamsten Entscheidungen vor, je nachdem der eine oder der andere Richter die Momente speciell auffafst. Was würde die Folge davon sein? Sie würden wieder eine unendliche Reihe von Petitionen bekommen, weil der eine an dem und der andere an jenem Punkte nicht so beurtheilt wäre, wie der andere Richter entschieden hat.

Weiter ist an mich die Frage gerichtet wegen der Schiedsgerichte. Es heifst im §. 872 der Civilprocefsordnung, der auch in der Commission angeführt ist:

> Auf Schiedsgerichte, welche in gesetzlich statthafter Weise durch letztwillige oder andere nicht auf Vereinbarung beruhende Verfügungen angeordnet werden, finden die Bestimmungen dieses Buches entsprechende Anwendung.

Dieser Paragraph sagt also genau, dafs das schiedsgerichtliche Verfahren hier Platz zu greifen hat; darüber kann kein Zweifel sein.

Betreffs der Beamten habe ich bereits erklärt — und ich glaube, einer der Herren Abgeordneten hat es vorhin angeführt —, es kann nicht jeder jetzt bei den Privat-Beförderungsanstalten angestellte Unterbeamte übernommen werden, sei es aus gesundheitlichen Rücksichten, sei es wegen seines Vorlebens. Dafs die Reichspost die Leute übernehmen wird, soweit sie brauchbar sind, ist in der Commission von mir auch erklärt worden.«

Abgeordneter Dr. Marcour: Seine politischen Freunde (Centrum) seien der Ansicht, nicht blos aus Billigkeitsgründen, sondern nach Grundsätzen des Rechtes und der Gerechtigkeit Entschädigung gewähren zu müssen. Bei Abwägung aller Gründe träfen die Commissionsvorschläge im Wesentlichen das Richtige. Man möge indefs den Anstalten durch Erhöhung vom Achtfachen auf das Zehnfache des jährlichen Reingewinns und den kleineren durch Annahme des Fünffachen als Mindestsatzes noch entgegenkommen. Die Annahme des 1. April 1899 als Grenze nach dem Antrag Oertel sei unthunlich, da die Anstalten, nachdem die Pläne der Postverwaltung bekannt geworden seien, offenbar ihr Möglichstes gethan hätten, um die Ausgaben zu verringern und damit den Reingewinn zu erhöhen.

Abgeordneter Schmidt (Warburg) empfahl seinen Antrag und, bei dessen Ablehnung, den Antrag Rickert.

Abgeordneter Haufsmann (Balingen) — Deutsche Volkspartei — äufserte die Meinung, die Postverwaltung hätte die schwierige Entscheidung, die jetzt getroffen werden solle, erleichtern können, wenn sie versucht hätte, sich

schon früher mit den Anstalten abzufinden. Es sei ein merkwürdiger Vorgang, dafs hier der Gesetzgeber sage: ich entschädige, aber setze zugleich die Höchstgrenze der Entschädigung durch Gesetz fest. Das sei eine Entwickelung, an der die Herren auf der Linken ihre Freude haben könnten; sie würden einfach sagen: Wir entschädigen à la Podbielski. Bei dem Achtfachen brauche man ja nicht zu bleiben. Der principielle Schritt sei gemacht; künftig ginge man vielleicht noch niedriger. Wenn sein Antrag nicht angenommen werde, möge man sich für den Antrag Marcour entscheiden.

Abgeordneter Roeren (Centrum): Es handele sich bei Aufhebung der Privatpostanstalten thatsächlich um eine Expropriation des Privateigenthums. Oberster Rechtsgrundsatz dafür sei volle Entschädigung und daher sei der Antrag Schmidt der einzig richtige. Es sei etwas Willkürliches, zu sagen: Dein »Schaden« ist dem achtfachen Betrage gleich. Das Verfahren nach dem Antrage Schmidt würde sich so gestalten, dafs der Besitzer der Privatpost bei der Postbehörde nach der Höhe der ihm bewilligten Entschädigung frage und, wenn ihm diese nicht genüge, den Rechtsweg beschreiten könne.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Ich mufs doch, wenn ich auch nicht Jurist bin, dem Herrn Vorredner entgegentreten. Ich glaube, er hat den Art. 4 nicht gelesen, der ganz genau scheidet: zu ersetzenden Schaden und entgangenen Gewinn. Darin liegt der Schwerpunkt. Soll denn z. B. bei einer Expropriation seitens der Eisenbahn, die über ein Lehmgrundstück geht, woraus man noch 2 Millionen Ziegel machen kann, für diese letzteren auch noch entschädigt werden? Nein, einfach für das Ackerstück!

(Zurufe.)

— Da sehen Sie die Gefahr, dafs gerade diejenigen, welche Rechtswissenschaft studirt haben, manchmal zu Entscheidungen kommen, die mit der Praxis nicht übereinstimmen.

Herr Haufsmann hat mir entgegengehalten, wir hätten keine Verhandlungen mit den Anstalten gepflogen. Gerade die Berliner Packetfahrt hatte die Besitzer der übrigen Privatpostanstalten zusammenberufen zu einer Verständigung; ich habe mich sofort bereit erklärt, einen Commissar zu entsenden. Der gute Wille der Berliner Herren ist ihnen bitterböse heimgezahlt worden. Die übrigen Inhaber sind mit Anschauungen hervorgetreten, welche eine Verhandlung nahezu ausschlossen. Ich habe sogar meinen Commissar zu einzelnen Anstalten geschickt, auch bei einigen Entgegenkommen gefunden, andere dagegen haben einfach erklärt: wir zeigen unsere Bücher nicht, wir gewähren Niemandem Einblick in unser Geschäftsgebahren.

(Zurufe links.)

— Gewifs! Ich meine aber: der mir gemachte Vorwurf, wir hätten keine Verhandlungen versucht, ist nicht zutreffend. Ferner ist es der Reichs-Postverwaltung nie eingefallen, zu sagen, aus unlauteren Motiven würden die Abschlüsse anders aufgestellt. Aber darüber war in der Commission Einstimmigkeit, dafs von dem Moment an, wo die Aufhebung der Privatanstalten in Frage komme, zweifellos eine Summe von Ausgaben nicht mehr stattfinden werde.

(Zurufe links.)

— Sie haben ja selbst Material über das, was eingetreten ist, in Händen, vom »Bremer Courier« unter dem 11. November; mir ist es auch zugegangen. Da ergiebt sich, wenn man nüchtern die Zahlen liest, ähnlich wie bei der Reichspost, bei der Packetfahrt in Berlin eine Steigerung der Einnahmen von 1895 bis 1898 um 4,8 v. H. Nehmen Sie die drei letzten Jahre der übrigen Privatanstalten, so finden Sie eine Steigerung um 26 v. H., wenn Sie das Jahr 1899 mit hereinziehen. Ich begreife das; die Herren unterlassen

eine Menge von Ausgaben; z. B. lassen sie die Leute nicht mehr in Uniform gehen, sondern nur noch mit Mützen als Erkennungszeichen. Ich verdenke ihnen das nicht; aber dafs dadurch die Ausgaben wesentlich eingeschränkt werden, ist ja naturgemäfs.

Sämmtliche Verhältnisse werden naturgemäfs erheblich verschoben. Ich wiederhole also: es ist hier uns unannehmbar, das Jahr 1899 mit hineinzuziehen. Dadurch kommt allein schon eine Steigerung von 26 v. H. — Berlin ist dabei gar nicht in Frage — nach den Ausführungen, die mir von Seiten der Beförderungsanstalten gemacht worden sind.

Die wesentlichste Frage ist heute: welcher Weg ist zu beschreiten? Sie sehen, die Reichs-Postverwaltung hat den §. 252 des Bürgerlichen Gesetzbuchs herangezogen. Das wesentlichste Moment für uns liegt darin, dafs wir durch den Reinertrag gewissermafsen eine Gegenrechnung in Händen haben, auf Grund deren wir controliren können, in welchem Umfange die Schadensersatzansprüche berechtigt sind. Wir legen einen erheblichen Werth darauf, dafs die Verwaltung diese Möglichkeit hat.

Meine Herren, es wird hier immer so gethan, als wenn die Reichs-Postverwaltung es allein ist, die hier das Urtheil fällt. Wer die Organisation des Reichs kennt — das habe ich schon in der Commission ausgeführt —, weifs, dafs nicht allein die Reichs-Postbehörde in der Sache zuständig ist, sondern auch das Reichs-Schatzamt. Nur beim Zusammenwirken dieser Behörden kann die erste Instanz überhaupt in Kraft treten.

Weiter kann ich anführen — und das ist ein wesentlicher Gesichtspunkt, den die Herren in Betracht ziehen wollen —, dafs wir ganz verschiedene Objecte haben von 200, 300, 700 Mark etc., die vor ganz verschiedene Instanzen der ordentlichen Gerichte kommen, während wir geplant haben, mit dem Schiedsgericht im Reichsgericht eine einheitliche Iudicatur herbeizuführen. Das war auch der durchschlagende Grund in der Commission. Gegen den Antrag Rickert haben wir nur das eine Bedenken, dafs uns dadurch, wenn ich so sagen soll, die Gegenrechnung ausgeschlossen ist, während wir Werth darauf legen müssen, sie als Controle in der Hand zu behalten.

Was die Anträge des Herrn Dr. Marcour und der rechten Seite anbetrifft, so läfst sich darüber rechten, wie weit man in die Höhe gehen will. In der Commission ist speciell die hiesige »Packetfahrt« als Exempel angeführt worden. Es ist uns wirklich sehr schwer gewesen, uns das Material zu beschaffen. Ich kann es ja den Anstalten nicht verdenken, dafs sie uns gegenüber ihre Verhältnisse möglichst dunkel gehalten haben.

(Zuruf.)

— Ich habe ja keinen einzelnen Herrn bezeichnet! Sie müssen mir aber zugeben, dafs hier manche Worte ausgesprochen sind, die sich allein auf die Seite der bedrängten Anstalten gestellt haben, und nach der Richtung sage ich nur nochmals, dafs, wenn das uns unterbreitete Material genau von sachverständiger Seite geprüft würde, es doch manchmal ganz andere Ergebnisse zeitigen würde als diejenigen, die Ihnen vorgelegt sind. Das hohe Haus wird darüber entscheiden, ob man bis zum Zehnfachen gehen soll oder ob Sie das Fünffache als das Minimum in das Gesetz aufnehmen wollen. Ich kann heute naturgemäfs darüber, wie die verbündeten Regierungen sich zu diesem Antrage stellen werden, keine Erklärung abgeben, aber ich glaube schon in Aussicht stellen zu können, dafs sich doch eine Möglichkeit und ein Weg finden wird, wie eine Entschädigung für die Anstalten festzusetzen ist. Nachher — und darauf lege ich meinerseits immer besonderes Gewicht — werden thatsächlich gleiches Recht, d. h. gleiche Grundsätze bei der Entschädigung mafsgebend sein und es wird dem hohen Hause erspart bleiben, mit einer

Reihe von Anträgen nachher überschüttet zu werden, wenn dem Einen gegenüber das Recht so ausgefallen ist, dem Anderen gegenüber so. Ich möchte auch dem Herrn Abgeordneten Roeren noch erwidern, ich glaube, er hat den Herrn Abgeordneten Schmidt (Warburg) falsch verstanden. Herr Schmidt will dem Entschädigungsberechtigten nicht gestatten, nun noch den Rechtsweg zu beschreiten, nachdem die Entscheidung der Postverwaltung bz. die aufsergerichtliche Feststellung des Schadens nicht nach seinen Wünschen ausgefallen ist, sondern sein Antrag geht dahin, innerhalb 6 Monate sollte die Entscheidung entweder auf dem Rechsweg oder durch Vereinbarung erfolgen.«

Abgeordneter Graf von Bernstorff (Lauenburg) erhob für die Conservativen Widerspruch dagegen, dafs bei Berechnung des entgangenen Gewinns noch das Jahr vom 1. April 1898 bis dahin 1899 in Betracht gezogen werde, und empfahl das Beharren bei den Commissionsbeschlüssen, u. U. den Antrag Marcour. Nachdem hierauf Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) seinen Antrag zu Gunsten des Marcour'schen zurückgezogen hatte, befürwortete Abgeordneter Rickert nochmals seinen Antrag wegen Verweisung der Berufung gegen den Feststellungsbescheid der Postbehörde an die ordentlichen Gerichte; bei dessen Ablehnung werde er für den Antrag Schmidt (Warburg) stimmen.

Abgeordneter Singer erklärte, von wohlerworbenen Rechten könnte keine Rede sein. Den Schaden zu ersetzen, sträube sich Niemand. Aber einen entgangenen Gewinn zu ersetzen und die Entschädigung dieserhalb als wohlerworbenes Recht zu erklären, das könnte seine Partei unter keinen Umständen anerkennen. Ein wohlerworbenes Recht der Privatposten existire nicht, weil Jedermann dieses Recht durch ein Concurrenzunternehmen habe beseitigen können. Wenn heute durch die Gewerbeordnung eine Verkürzung der Arbeitszeit beschlossen würde, so griffe man also nach der Theorie der Freisinnigen in die wohlerworbenen Rechte der Unternehmer ein, denen man die Möglichkeit zur Ausbeutung der Arbeiter beschränke.

Abgeordneter Roeren bezeichnete die Ausführungen des Vorredners als juristische Entgleisung und berief sich gegenüber der Kritik des Staatssekretärs zu seiner Ausführung wegen der Entschädigung auf §. 252 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; dieser verstehe unter »Schaden« den entgangenen Gewinn mit.

Nach einem Wortgefechte zwischen den Abgeordneten Stadthagen und Haufsmann (Balingen), von denen der Erstere Namens der Socialdemokraten nochmals das Vorhandensein wohlerworbener Rechte bestritt, der Letztere deren Vorliegen behauptete und im Uebrigen das schiedsrichterliche Verfahren angriff, wurde die Discussion geschlossen und zur Abstimmung geschritten. Unter Ablehnung aller anderen Anträge wurde zu Artikel 4 lediglich die Aenderung vorgenommen, dafs für die Entschädigung der Anstalten wegen entgangenen Gewinns als Meistsatz das Zehnfache statt des Achtfachen bewilligt wurde. Bei Artikel 5 fand der Antrag Rickert wegen Entscheidung durch die ordentlichen Gerichte gegen den Feststellungsbescheid der Postbehörde mit geringer Mehrheit Annahme.

Der Abgeordnete Gamp (Reichspartei) nahm einen von ihm gestellten Antrag zurück:

»einen neuen Artikel 5a aufzunehmen und wie folgt zu fassen:

Der §. 48 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 erhält einen zweiten Absatz folgenden Inhalts:

> Postsendungen für Personen, welche sich bei Jemand aufhalten, der die für ihn eingehenden Postsendungen selbst abholt oder abholen läfst, sind wie die Postsendungen des Letzteren zu behandeln, wenn sie mit dessen Adresse

neben dem Namen des Empfängers versehen sind.«

Er begründete die Zurückziehung damit, dafs er inzwischen einen Bescheid des Reichs-Postamts erhalten habe, wonach in Aussicht genommen sei, die Angelegenheit durch die in Bearbeitung befindliche neue Postordnung zu regeln.

Artikel 6 wurde ohne Debatte mit einem Antrag Oertel (Sachsen) angenommen: dafs entsprechend der bei Berathung des Gesetzentwurfs eingetretenen Verzögerung die Berechnung des Gewichts der Zeitungen für das Kalenderjahr 1901 nunmehr auf Grund von Ermittelungen für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1900 stattfinden soll.

Darauf folgte die Berathung der von der Commission beschlossenen Resolutionen:

»Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dafür Sorge tragen zu wollen, dafs

I. möglichst bald das Bestellgeld der Zeitungen neu geregelt wird, und zwar in der Richtung, dafs die Häufigkeit des Erscheinens mehr als bisher und aufserdem auch das Zeitungsgewicht berücksichtigt wird;

II. dem Verleger einer im Reichs-Postkatalog eingetragenen Zeitung gestattet wird, für die von ihm gewonnenen Abonnenten selbst die Bestellung aufzugeben;

III. die Beschränkung der zulässigen Ueberweisungsexemplare auf 10 v. H. der Postauflage aufgehoben wird;

IV. gegen die für Drucksachen festgesetzte Taxe auch Geschäftspapiere befördert werden können;

V. bei der Entschädigung kleinerer Privatpostanstalten, namentlich soweit solche den ausschliefslichen Erwerb einer Familie bildeten, gröfstmögliches Entgegenkommen geübt wird.«

Die Resolutionen I, II und III wurden gemeinsam verhandelt. Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) befürwortete namentlich die erste Resolution und hob den Unterschied hervor, der in der Bestellung leichter Parteiblätter und schwerer Annoncenorgane läge.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts antwortete:

»Den Herren ist ja bekannt, dafs die Reichs-Postverwaltung diesen Resolutionen nicht ablehnend gegenübersteht. Wie die verbündeten Regierungen sich dazu stellen werden, hängt von einer späteren Berathung ab, nachdem das hohe Haus diese Resolutionen angenommen hat. Aber ich möchte dem Herrn Abgeordneten Dr. Müller, der wünscht, dafs nicht allein die Häufigkeit des Erscheinens, sondern auch das Gewicht der Zeitungen in Betracht zu ziehen sei, erwidern: das Bestreben der Reichs-Postverwaltung mufs darauf gerichtet sein, die Tarife zu vereinfachen. Weiter, würden wir das Gewicht in Betracht ziehen, so wird der Herr Abgeordnete mir zugeben — und jeder Verleger wird das auch bestätigen —: die Gewichte werden in den einzelnen Jahren auch verschieden sein. Was ist die Folge davon? Der Besteller einer Zeitung kann nicht mit einem bestimmten Factor rechnen, sondern mit einem variablen; denn im nächsten Jahre, wenn das Gewicht zugenommen hat, würde ja naturgemäfs eine Veränderung eintreten müssen. Wir kommen also dadurch nicht nur zu einem complicirten, sondern auch zu einem variablen Tarif. So wünschenswerth es ist, bei der Versendung das Gewicht in Betracht zu ziehen, so glaube ich, können wir betreffs der Bestellgebühr uns nur auf die Häufigkeit des Erscheinens stützen. Ich gebe vollständig zu — es ist z. B. von einer Zeitung in der Landeshauptstadt die Rede gewesen, die die Tasche der Briefträger enorm belastet, —, dafs es angenehm wäre, wenn hier etwas Wandel geschaffen werden könnte. Aber wir kommen damit zu einer gewissen, möchte ich sagen, Pfennigfuchserei. Wir müssen bestrebt

sein, einfache Verhältnisse zu haben und darum glaube ich — ich habe darüber Besprechung gehabt —: der Gedanke, nach der Häufigkeit des Erscheinens der Zeitungen die Bestellgebühr zu erheben, ist der einzig richtige.«

Nach wiederholtem Eintreten des Abgeordneten Dr. Müller für die Heranziehung des Gewichts bei Abstufung des Bestellgeldes und einer Entgegnung des Abgeordneten Dr. Oertel, der sich durch die Ausführungen des Staatssekretärs für überzeugt erklärte und ferner darauf hinwies, dafs die Zeitungsbezieher durch eine Aenderung des Bestellgeldes von Jahr zu Jahr nach dem sich anders stellenden Gewichte zum Nachtheile der Verleger würden in Unruhe versetzt werden, wurden die Resolutionen I bis III angenommen. Zu Resolution IV bat Abgeordneter Singer darum, dafs bei Einführung von Geschäftspapieren im inneren deutschen Verkehr als solche auch Mitgliederbücher von Krankenkassen, Vereinen u. s. w. befördert werden möchten. Der Staatssekretär sagte dies zu. Sodann wurde Resolution IV angenommen, ebenso ohne Debatte Resolution V.

Zu den in grofser Zahl vorliegenden Petitionen von Zeitungsverlegern, Inhabern und Angestellten von Privat-Briefbeförderungsanstalten nahm Niemand das Wort. Die Abstimmung über sie hatte geschäftsordnungsgemäfs erst bei der dritten Lesung zu erfolgen.

Damit war die zweite Berathung des Gesetzentwurfs beendet. Die **dritte Lesung** fand am 21. November statt. Das Haus trat, nachdem zur Generaldiscussion Niemand das Wort ergriffen hatte, sogleich in die Einzelberathung ein.

Zu Artikel 1, III hatte der Abgeordnete Dasbach beantragt, statt der Worte:

»für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie ...... für jede weitere Ausgabe in der Woche«

zu setzen:

»für die wöchentlich einmalige oder seltenere Auflieferung zur Post sowie ...... für jede weitere Auflieferung in der Woche«.

Im Weiteren hatten Dr. Marcour, Dasbach und Genossen den bei der zweiten Lesung gestellten Antrag wegen Einführung eines Zonentarifs mit der Aenderung wiederholt, dafs als Gewichtsgebühr statt 8 und 12 Pf. gesetzt waren 10 Pf. in der ersten, 16 Pf. in der zweiten Zone. Endlich hatte der Abgeordnete Dr. Hasse mit Unterstützung der Nationalliberalen die Wiederherstellung der Commissionsbeschlüsse, mit einer geringen Abweichung bezüglich der Abrundung der Kilogramm-Bruchtheile, beantragt.

Abgeordneter Dasbach als erster Redner begründete die beiden von ihm unterzeichneten Anträge. Den ersten von ihnen stellte er lediglich als eine redactionell verbesserte Fassung dar. Für den Zonentarif führte er im Wesentlichen die bei der zweiten Lesung vorgebrachten Gründe an. Die Erhöhung der Gewichtsgebühr, wodurch die Einnahme nach diesem Tarife sich auf 5 049 000 Mark jährlich stelle, werde auch dem Staatssekretär genügen. Eine nennenswerthe Mehrarbeit für die Verwaltung würde nicht entstehen. Der Rechnungshof werde, wie er sich nicht in den anderen Zweigen der Verwaltung mit den kleinsten Einzelheiten befasse, sich auch hinsichtlich der Zeitungen auf die Zusammenrechnung der Summen beschränken und prüfen, ob die Ausgaben, welche die Post gemacht habe, dem Gesetz entsprechen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete:

»Meine Herren, auf die Ausführungen des Herrn Vorredners mufs ich nach zwei Richtungen hin eingehen. Bezüglich des Antrags, der die Einführung eines Zonentarifs für Zeitungen bezweckt, mufs ich zurückgehen auf

die ganze Entwickelung der Frage. Bereits bei der ersten Lesung hatte ich Gelegenheit, die Herren darauf hinzuweisen, dafs seit 20 Jahren im Reichstage sowohl als in der Budgetcommission erneut die Forderung aufgestellt worden ist, es soll ein anderer Tarif ausgearbeitet werden. In der Budgetcommission ist namentlich in den letzten zehn Jahren von den verschiedensten Parteien anerkannt worden, dafs die Post bei der Beförderung der Zeitungen thatsächlich mit Verlust arbeitet und dafs demzufolge seitens der Zeitungen eine höhere Gebühr entrichtet werden müfste. Ich kann den Herren nur das Beispiel, welches in der Budgetcommission des Oefteren erläutert worden ist, wieder vorführen. Wir befördern rund 400 Millionen Drucksachen; für diese 400 Millionen Drucksachen nehmen wir 15 Millionen ein. Demgegenüber steht eine Milliarde Zeitungsexemplare und eine Einnahme von noch nicht 5 Millionen. Es ergiebt sich daraus, dafs wir, während wir für Drucksachen eine durchschnittliche Einnahme von 4 Pf. haben, bei den Zeitungen ein Erträgnifs von noch nicht ganz $^1/_2$ Pf. pro Exemplar erreichen. Durch den bisher bestehenden Tarif ist dieses Erträgnifs bei einer Reihe von Zeitungen sogar auf $^1/_{12}$ Pf. herabgegangen. Es liegt mir nun gewifs fern, etwa den Tarif der Drucksachen für die Zeitungen vorzuschlagen; das würde natürlich kein richtiger Weg sein. Aber anders meiner Ansicht nach liegt doch die Frage: müssen nicht doch die Zeitungen verhältnifsmäfsig mehr herangezogen werden? Ich habe, glaube ich, bei der ersten Lesung schon dem hohen Hause das Beispiel von Nordamerika vorgeführt, wo die Einnahmen der Postverwaltung so weit geschmälert sind und der Etat sogar mit einem Deficit abschliefst, lediglich durch den zu niedrigen Tarif für die Zeitungen.

Nun hat sich bei diesem neuen Tarif — das kann ich nur dankbarlichst anerkennen, wenn er auch zuerst von verschiedenen Seiten erheblich bekämpft worden ist — doch das gesunde Princip durchgerungen, welches von der Reichs-Postverwaltung aufgestellt worden ist; es hat ja auch schon in der zweiten Lesung die Zustimmung des hohen Hauses gefunden. Aber ich kann doch nur zurückweisen auf die langen und eingehenden Verhandlungen in der Commission wie auch in der Subcommission, die schliefslich zu einer Dreitheilung geführt haben, d. h. einer Einschreibegebühr von 3 Pf. für jeden Monat der Bezugszeit, einer Erscheinungsgebühr von 15 Pf. jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen und einer Gewichtsgebühr von 10 Pf. jährlich pro Kilogramm unter Bewilligung von 1 kg Freigegewicht für jede wöchentliche Ausgabe. Bei der zweiten Berathung ist der Satz von 3 Pf. Einschreibegebühr auf 2 Pf herabgesetzt worden. Es ist meines Erachtens für den hohen Reichstag die Frage von Entscheidung: wie viel Ausfall macht dieses? Denn darüber, glaube ich, ist in allen Parteien des Hauses kein Zweifel: wir werden mit einer Zunahme im Zeitungsvertrieb unbedingt zu rechnen haben und der Ausfall mufs natürlich in demselben Mafse wachsen, wie mehr Zeitungen befördert werden. Da ergiebt sich nun nach dem jetzigen Stande — ich konnte neulich nur ungefähre Zahlen angeben —, dafs wir durch die Herabsetzung von 3 auf 2 Pf. einen Ausfall von 410 000 Mark erleiden werden. Dazu kommt, dafs Sie neulich auch dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dasbach, den Satz: »Bruchtheile eines Kilogramms werden als volles Kilogramm gerechnet«, zu streichen, wenn ich recht weifs, zugestimmt haben. Dieses giebt eine weitere Ermäfsigung der Einnahmen von etwa 100- bis 150 000 Mark. Dieser Ausfall läfst sich allerdings nur annähernd schätzen, weil wir zur Zeit nicht genau das Gewicht der einzelnen Zeitungen kennen.

Die Reichs-Postverwaltung glaubte, nach dem neuen Zeitungstarif 1 250 000

Mark mehr als bisher beanspruchen zu müssen. Die Commission hat davon nur 300 000 Mark bewilligt. Durch die Beschlüsse in der zweiten Lesung haben die Herren diesen letzteren Betrag noch weiter gemindert um 410 000 Mark und 150 000 Mark, zusammen um 560 000 Mark. Es fehlen uns demnach rund 260 000 Mark in Zukunft und das, was die Budgetcommission eigentlich wollte, dafs bei den Einnahmen aus dem Zeitungsvertrieb entsprechend den Zahlen, die ich vorhin anführte — 400 Millionen Drucksachen und 15 Millionen Mark Einnahmen, 1 Milliarde Postzeitungsnummern und nur eine Einnahme von 5 Millionen Mark —, mehr herauskommen sollte, das ist nicht erreicht worden.

Ich komme nun zu den Anträgen des Herrn Abgeordneten Dasbach und der Herren des Centrums. Zunächst mufs ich immer wieder hervorheben, dafs meines Erachtens der Zonentarif kein Fortschritt ist, sondern ein Rückschritt. Speciell das, was Sie uns in dem Zonentarife verheifsen, wird nicht eintreten; denn, wenn Sie für die grofsen Zeitungen, gegen die diese Mafsregel gerichtet ist, eine solche Vertheuerung herbeiführen — und die tritt thatsächlich ein —, was ist dann die Folge? Die grofsen Zeitungen werden sich, da ihnen der Tarif zu theuer ist, ihre eigenen Speditionen einrichten. Der Herr Abgeordnete Dasbach stellt uns da eine Summe ein, die wir eben nicht bekommen werden; dieser Wechsel wird nicht honorirt. Ich kann auch nicht unterlassen, die Herren erneut darauf hinzuweisen, dafs wenigstens die Majorität der Commission ganz unbedingt der Ansicht war, dafs einer gewissen Presse, die nur mit der Scheere arbeitet und ihre Einnahmen lediglich auf die Inserate basirt, kein Vorschub geleistet werden sollte, und man glaubte, sie auch durch diesen neuen Tarif im besonderen zu treffen, indem eben nicht mehr die Abonnementsgebühr mafsgebend sein soll für die Gebühren, die an die Post zu entrichten sind. Ich habe mir aus Anlafs der neulichen Discussion noch einmal Zusammenstellungen machen lassen und da ergeben sich ganz eigenartige Zahlen für die sogenannte Generalanzeigerpresse. Im Königreich Sachsen würden nach unseren jetzigen Aufzeichnungen 31 000 Exemplare in der ersten Zone und nur 5000 in der zweiten Zone sein

(hört! hört! rechts);

Provinz Sachsen: 26 000 in der ersten, 2000 in der zweiten Zone; Ostpreufsen: 6600 in der ersten, 1300 in der zweiten; Provinz Pommern: 6600 in der ersten, 700 in der zweiten; Hamburg-Schleswig-Holstein: 23 000 in der ersten, 4000 in der zweiten Zone; Rheinprovinz: 27 000 in der ersten und nur 2000 in der zweiten Zone. Also, meine Herren, gerade diese Zusammenstellung sollte doch sehr zu bedenken geben! Sie öffnen durch den Zonentarif gerade dem Thür und Thor, was die Herren haben beseitigen wollen, und worüber die Majorität der Commission einig war. Ich kann in dem Zonentarif aufserdem auch nur eine Erschwernifs für die Verwaltung sehen, ganz abgesehen davon, dafs wir einen Zukunftswechsel erhalten, dessen Einlösung, glaube ich, auch der Herr Abgeordnete Dasbach uns nicht wird garantiren können und wollen. Wenn er nun hierbei auf meine weiteren Bedenken wegen des Reichs-Rechnungshofs eingegangen ist, so, glaube ich, hat er mich neulich nicht richtig verstanden. Ich habe nur gesagt, es ist ganz naturgemäfs, dafs durch die verschiedene Tarifirung der einzelnen Zeitungen zunächst der Reichs-Postverwaltung eine Summe von Mehrarbeiten erwachsen wird und dafs diese Mehrarbeit uns Beamte kostet. Auf der anderen Seite wird aber die Aufstellung der Rechnungen erhebliche Mehrarbeiten, was ich besonders hervorgehoben habe, auch dem Reichs-Rechnungshofe machen. Der Herr Abgeordnete Dasbach unter-

schätzt, glaube ich, die Thätigkeit dieser hohen Reichsbehörde, die bis in das Einzelne hineindringt. Auch hier im hohen Hause werden verschiedene Mitglieder wohl schon erfahren haben, dafs sie nach Jahren haben zuzahlen müssen, ebenso wie der Rechnungshof Verfügungen erlassen hat, manchmal um ein paar Pfennige, die wir irgend Jemand wieder herauszahlen mufsten. Es ist sehr gut für die Verwaltung, dafs sie einer derartigen Controle untersteht; der Herr Abgeordnete Dasbach wird mir indessen zugeben müssen, dafs mit einem complicirten Tarife zweifellos für die Verwaltung als auch für den Reichs-Rechnungshof die Arbeiten zunehmen müssen. Ich kann nur wiederholen, für die Verwaltung selbst scheint mir der springende Punkt zu sein, wenn sich das hohe Haus entschliefsen würde, auf den Commissionsbeschlufs nach dieser Richtung hin zurückzukommen, d. h. die 3 Pf. wieder einzusetzen. Ich erachte es für viel schwieriger und in die Verhältnisse der Verleger eingreifender, später wieder eine Erhöhung um 1 Pf. eintreten zu lassen, als jetzt den höheren Betrag festzusetzen. Denn Sie werden mir zugeben müssen, dieser eine Pfennig, der heute für die Zeitung herauskommt, mag eine Einnahme im ersten und vielleicht auch im zweiten Jahre sein. Dann kommt aber gewöhnlich die Concurrenz und diese drückt die Preise herunter und die 12 Pf. pro Jahr sind nicht eine Erleichterung für die Zeitungen, sondern sie werden in Folge der Concurrenz von den Abonnenten aufgegessen werden. Das ist meine Meinung.

Was nun den zweiten Antrag der Herren Dasbach und Genossen anlangt, so ist es meines Erachtens der Sinn der Verhandlungen gewesen, dafs nur für die Zeitungen, die der Post zur Beförderung übergeben werden, eine Bezahlung beansprucht wird. Ausgeschlossen von der Gebührenerhebung bleiben selbstverständlich alle Zeitungsnummern, die ohne die Vermittelung der Post vertrieben werden. Bedenken Sie aber die Folgen, wenn dieser Antrag angenommen würde. Es giebt verschiedene Zeitungen, die in der Lage sind, mehrere Nummern zu gleicher Zeit bei der Post aufzuliefern und zwar kommt hierbei die Zahl der für die Versendung der Zeitungen sich darbietenden Beförderungsgelegenheiten in Betracht. Wenn z. B. eine dreimal täglich erscheinende Zeitung nach einem Orte vertrieben werden soll, der nur eine tägliche Postverbindung hat, so würde der Verleger alle drei täglichen Nummern auf einmal aufliefern können und somit nur den dritten Theil der Postgebühr zu entrichten haben. Es würde sich also die Eigenthümlichkeit ergeben, dafs für eine Zeitung unter Umständen verschiedene Gebühren gezahlt werden. Ich glaube, das ist nicht in dem Sinne der Herren gewesen, sondern Sie haben daran festhalten wollen, dafs für jede einzelne Nummer gezahlt wird. Aber wie der Antrag hier vorliegt, würden Sie sogar noch die Orte verschieden tarifiren. Sie werden nun zugeben, dafs wir durch die vorgeschlagene Fassung das Entgegengesetzte erreichen von dem, was die Herren anstreben wollen. Ich möchte daher das hohe Haus nochmals bitten, doch auf die Beschlüsse der Commission zurückzugehen, nicht um einer fiscalischen Verwaltung willen — das ist die Postverwaltung nicht und soll sie nicht sein, so weit ich meine Kraft dafür einsetzen kann —; aber die Zukunft müssen wir immer in Rechnung ziehen, und in Zukunft werden Sie eine Erhöhung der Gebühr nicht herbeiführen können, wenigstens nur unter schweren Eingriffen in den Zeitungsverlag.

Zur Zeit entsprechen die drei Pfennig den Verhältnissen. Kann die Reichs-Postverwaltung nicht im Allgemeinen zu den Reichs-Einnahmen beitragen, so werden wir keine Unterstützung mehr für die Reformen finden, die meiner Ansicht nach nothwendig sind.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dafs dieser eine Pfennig, also 12 Pfennig pro Jahr, die eben eine solche enorme Summe ausmachen, in dem allgemeinen Verkehre verschwinden werden, statt dafs sie den Reichs-Einnahmen und damit der Allgemeinheit zu Gute kommen. Ich bitte daher das hohe Haus, auf die Commissionsbeschlüsse wieder zurückkommen zu wollen.«

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) erklärte es darauf als nicht angängig, die Gebühren für Zeitungen und Drucksachen in der Weise neben einander zu stellen, wie der Staatssekretär es gethan habe. Die Drucksachen würden für das gezahlte Porto bis in das Haus des Empfängers getragen. Wünsche man dies bezüglich der Zeitungen, so müsse das Bestellgeld neben der Zeitungsgebühr bezahlt werden; bei einem Vergleiche müsse also das Zeitungsbestellgeld mitgerechnet werden. Der Ausfall in Folge der Nichtabrundung der Kilogramm-Bruchtheile erscheine mit 100 000 Mark etwas zu hoch gegriffen. Andererseits sei festzuhalten, dafs die Postverwaltung beim Zeitungsvertriebe nicht zusetzen dürfe. Viele seiner Parteifreunde würden für den Antrag Hasse stimmen, er selbst mit Rücksicht auf die Wünsche der kleinen Presse, die sich besonders gegen die Bezugsgebühr gesträubt habe, allerdings nicht. Den Antrag auf Ersetzung des Wortes »Erscheinen« durch »Auflieferung« sollte der Abgeordnete Dasbach nach den Ausführungen des Staatssekretärs zurückziehen. Auf den Zonentarif wolle er heute nicht mehr näher eingehen. Dieser erhöhe zwar mit seinen neuen Sätzen die Einnahmen der Verwaltung; sonst spreche aber Alles dagegen. Der Zonentarif schädige die grofse, ernste, nicht auf Anzeigen basirte Presse, fördere aber die sogenannte Anzeigerpresse und damit die schärfste Feindin der kleinen Provinzialpresse, welcher der Tarif gerade nützen solle. Das sei durch die Zahlen des Staatssekretärs schlagend bewiesen.

Abgeordneter Dr. Hasse empfahl seinen Antrag aus finanziellen Gründen, indem er gleichzeitig die beiden Centrumsanträge bekämpfte.

Abgeordneter Singer sprach das Bedauern der Socialdemokraten über das nochmalige Aufrollen der Zonenfrage aus. Der Ausweg der Antragsteller, die Sätze in der zweiten Zone zu erhöhen, biete keinen Ausgleich für die geringeren Sätze der ersten Zone, denn die überwiegende Mehrzahl der Zeitungsexemplare bleibe in der ersten Zone. Widersprechen müsse er ferner der Wiedererhöhung der Monatsgebühr auf 3 Pf.; ein Einnahmeausfall von 300 000 Mark jährlich spiele doch bei einer Verwaltung mit einigen 40 Millionen Mark Ueberschufs keine Rolle. Auch bezüglich Abrundung der Kilogrammbruchtheile sei der Antrag Hasse unannehmbar. Die Rechnerei fange nachgerade an, kleinlich zu werden. Das Richtige sei, an den Beschlüssen zweiter Lesung festzuhalten.

Abgeordneter Richter (freisinnige Volkspartei) äufserte, der Zonentarif habe unmöglich auf Annahme zu rechnen, nachdem das Haus ihn bei der zweiten Berathung mit grofser Mehrheit, vielleicht zu vier Fünfteln, verworfen habe. Die Herabsetzung der Bezugsgebühr komme den mittleren und kleinen Blättern zu Gute. Was den Ausfall der Verwaltung aus diesem Anlasse betreffe, so würde dadurch die Finanzlage kaum berührt. Der neue Postetat für 1900 ergebe einen um 4 Millionen Mark höheren Ueberschufs gegen das vorige Jahr. Wenn man aber genauer zusehe, so sei die Verbesserung der Postfinanzen eine noch viel gröfsere. Denn in dem Etat sei die Summe, die aus laufenden Mitteln aufgewendet werde, zur Vermehrung und Verbesserung der Telegraphenanlagen, also zur Erhöhung des Anlagekapitals, von $8^1/_2$ auf $16^1/_2$ Millionen Mark erhöht. Dabei solle man sich hier um 3 oder 400 000 Mark mehr oder weniger streiten! Der Staatssekretär könne nicht sagen: wenn

Ihr nicht die 400 000 Mark zulegt, dann wird aus der ganzen Sache nichts.

Nachdem Abgeordneter Dasbach seinen Antrag nunmehr zurückgezogen hatte, wurde die Discussion geschlossen. Bei der folgenden Abstimmung wurden die Beschlüsse zweiter Lesung aufrecht erhalten.

Artikel 2 fand debattelos Annahme.

Zu Artikel 3 war ein Antrag Dasbach, Dr. Marcour und Genossen eingebracht: in dem bei der zweiten Berathung angenommenen ersten Theile des Antrags Albrecht (Seite 103) in dem Zwischensatze »wenn sie durch die Post dorthin befördert wurden« hinter »Post« einzuschalten: »oder durch Expreſsboten«. Ferner hatten die Abgeordneten Albrecht und Genossen für die socialdemokratische Partei beantragt, am Schlusse des angenommenen Theiles ihres Antrags hinzuzufügen:

»auch an Sonn- und Feiertagen während der Stunden, in denen die Kaiserliche Post bestellt«.

Abgeordneter Singer befürwortete kurz beide Anträge, worauf der Staatssekretär des Reichs-Postamts erklärte:

»Meine Herren, gegen die Fassung, wie sie hier seitens des Herrn Abgeordneten Dr. Marcour vorgeschlagen ist, liegen meinerseits keine Bedenken vor. Ich meine, wir wollen eben allseitig, wie auch der Herr Abgeordnete Büsing neulich gesagt hat, nur eine Klarstellung, damit nach dieser Richtung hin nicht irgendwelche Winkelzüge gemacht werden können.

Dagegen muſs ich doch erhebliche Bedenken gegen den Antrag des Herrn Abgeordneten Albrecht erheben. Es handelt sich hier — Sie sehen ja bereits, daſs seitens einer Bundesregierung Bestimmungen getroffen worden sind — um die Heilighaltung des Sonntags. Meine Herren, wir dürfen nicht in die Landesgesetzgebung eingreifen. So harmlos, wie der Antrag im ersten Moment erscheint, so habe ich gegen ihn doch insofern schwere Bedenken, als er bezweckt, in die Landesgesetzgebung einzugreifen, und nach dieser Richtung hin, muſs ich erklären, würde er für uns fast unannehmbar sein.«

(Sehr richtig! rechts.)

Abgeordneter Dr. Marcour legt dar, daſs sein und seiner Freunde Antrag nur eine Klarstellung bezwecke. Was den Antrag Albrecht betreffe, so hätte seine Partei gegen die ursprüngliche Fassung bei der zweiten Lesung Bedenken gehabt. Es scheine aber nun doch keine Störung der Sonntagsruhe zu sein, wenn nach der neuen Fassung gestattet würde, was die Post von ihren eigenen Briefträgern verlange. Der Staatssekretär werde es sich wohl noch überlegen, wegen Aufnahme dieser kleinen, ihm unbequemen Bestimmung das Gesetz für unannehmbar zu erklären.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Dr. Marcour gegenüber gerade hervorheben, daſs es immer mein Bestreben gewesen ist, mit allen Kräften für die Heilighaltung des Sonn- und Feiertags wie auch für die Freimachung der Beamten zu sorgen. Hier liegt nun ein anscheinend ganz harmloser Antrag vor, aber ich befürchte — und deshalb habe ich auch den Ausdruck gewählt: ich erachte ihn für fast unannehmbar, weil er ein Eingriff in die Landesgesetzgebung ist, das ist ja ganz zweifellos. Ich würde, wenn heute eine Regierung das thut, von meiner Seite keinen Widerspruch erheben. Ich glaube, auf dem Wege einer Postnovelle können wir aber nicht in die Landesgesetzgebung eingreifen.«

Abgeordneter Büsing betonte, daſs er mit dem Antrag Albrecht in der jetzigen, wesentlich gemilderten Form an sich einverstanden sei. Er habe gegen ihn aber das Bedenken, daſs durch seine Annahme die §§. 41a und 105a der Gewerbeordnung für einen einzelnen Fall aufgehoben würden.

Nach diesen Paragraphen seien die Landesgesetzgebungen berechtigt, den Gewerbebetrieb an Sonn- und Feiertagen so weit zu beschränken, wie sie es für zweckmäfsig halten. Hier handele es sich um einen solchen Privatgewerbebetrieb, die Privatbeförderung von unverschlossenen politischen Zeitungen. Wolle man diesen Betrieb an Sonn- und Feiertagen während der Stunden, in denen die Post bestellt, zulassen, so könne man es nur durch Abänderung der Gewerbeordnung thun. Man müsse sich hüten, ein Specialgesetz zu benutzen, um von einem Grundsatze der Gewerbeordnung, der klar besage, dafs gewisse Einschränkungen des Gewerbebetriebs der Landesgesetzgebung vorbehalten sind, eine Ausnahme zu machen.

Abgeordneter Singer sprach nochmals für den Antrag Albrecht. Der heutige Standpunkt des Abgeordneten Büsing stehe zu dem gestern bei Berathung der Vorlage zum Schutze der Arbeitswilligen von ihm eingenommenen in Widerspruch, wo er die Vorlage um einen Paragraphen wegen Aufhebung einer Bestimmung des preusischen Vereinsgesetzes bereichern wollte. Habe man durch die bisherigen Beschlüsse in Bezug auf den Zeitungsvertrieb expresse Boten der Reichs-Postverwaltung vollkommen gleichgestellt, so müsse man es auch bezüglich der Sonntagsruhe thun. Er glaube nicht, dafs die Vorlage scheitern würde, wenn diese Bestimmung zur Annahme käme.

Abgeordneter Dr. Lieber (Centrum) stimmte dem Antrage gleichfalls zu. Man müsse hier gleiches Recht für Alle schaffen und den privaten Zeitungsvertrieb ebenso günstig stellen wie den der Reichspost. *Toto die* greife die Reichsgesetzgebung auch sonst in das Landesrecht ein. Er habe kein Bedenken, die privaten Betriebsverwaltungen so zu stellen, wie die Reichs-Postbetriebsverwaltung bereits stehe.

Nachdem sodann der Abgeordnete Rettich für die Conservativen sich gegen den Antrag ausgesprochen und Abgeordneter Büsing sich mit dem Abgeordneten Dr. Lieber wegen einer unrichtigen Auslegung seiner Aeufserungen auseinandergesetzt hatte, ergriff der Direktor im Reichsamte des Innern Dr. von Woedtke das Wort:

»Meine Herren, ich möchte im Anschlufs an das eben Gehörte auch dringend empfehlen, den Antrag hier abzulehnen und die Sache zu erörtern und zur Beschlufsfassung zu bringen bei Ihrer demnächstigen Berathung über die Gewerbeordnungsnovelle. Es kann doch wohl keinem Zweifel unterliegen, dafs die Sache principiell nicht sowohl hier in das Postgesetz hingehört als vielmehr in diejenigen Bestimmungen, die allgemein mit dem Gewerbebetriebe sich beschäftigen. Wenn nun überdies von Seiten des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Postamts Ihnen entgegengehalten worden ist, dafs die Aufnahme dieser Bestimmung in das Reichs-Postgesetz unter Umständen das Scheitern dieses Gesetzes zur Folge haben könnte, was ich natürlich nicht beurtheilen kann, so, glaube ich, liegt für Sie die Sache doch einfach so: sollen wir eine Bestimmung, die wir gern in ein Gesetz hineingeschrieben haben wollen, in dies Postgesetz hineinbringen und es dadurch möglicherweise zum Scheitern bringen, oder sollen wir damit warten, bis wir in den nächsten Tagen zu dem anderen Gesetzentwurfe kommen, wo sie an sich hineingehört und wo wir sie möglicherweise hineinnehmen können, ohne in dieses Dilemma zu kommen? Ich meine, die Wahl bei dieser Alternative kann nicht sehr schwer fallen. Ich kann also nur empfehlen, die Sache hier abzulehnen und bei der Gewerbeordnung darauf zurückzukommen.«

Diesen Ausführungen schlofs sich der aufserordentliche Gesandte, stellvertretende Bevollmächtigte zum Bun-

desrathe für das Grofsherzogthum Mecklenburg-Schwerin, Geheimer Rath von Oertzen an, indem er bemerkte:

»Meine Herren, es handelt sich um ein mecklenburgisches Gesetz, die Verordnung vom 3. Februar d. J., betreffend die Heilighaltung der Sonn- und Feiertage, welche das Austragen von Druckschriften durch Privatpersonen an Sonn- und Feiertagen verbietet.

Der Herr Abgeordnete Büsing hat schon bei Gelegenheit der zweiten Berathung des Postgesetzes erschöpfend ausgeführt, dafs die mecklenburgischen Regierungen vollständig berechtigt waren, dies Gesetz zu erlassen. Das Gesetz ist nicht, wie bei der zweiten Lesung der Postgesetze den mecklenburgischen Regierungen vorgeworfen wurde, erlassen, um Reichsgesetze zu umgehen, sondern der Grund des Gesetzes war der, einem in gröfserem Umfang Überhand nehmenden Unfuge der Entheiligung der Sonn- und Feiertage durch Colportage zu begegnen. Zu diesem Gesetze waren die mecklenburgischen Regierungen vollständig berechtigt, und ich mufs Namens derselben hier Verwahrung dagegen einlegen, dafs Sie einen Beschlufs herbeiführen, der geeignet ist, diese Bestimmung zu beseitigen. Ich sage: der Grund zum Erlasse des Gesetzes war der, einem Unfug in der Colportage von Druckschriften zu begegnen. Wenn dies vorwiegend Socialdemokraten getroffen hat, so thut mir das aufrichtig leid. Ob es der Fall ist, weifs ich nicht; sollte es aber der Fall sein, dann erkläre ich es mir damit, dafs der Hang zu dem erwähnten Unfuge bei den Herren Socialdemokraten ausgeprägter ist als bei anderen Personen.

(Unruhe bei den Socialdemokraten. Sehr gut! rechts.)

Aber ich möchte es noch einmal wiederholen: die mecklenburgischen Regierungen umgehen keine Reichsgesetze, sie gehen ihren geraden, offenen Weg, den Weg, den sie nach gewissenhafter Ueberzeugung als den zutreffenden erachten, das Ziel vor Augen, welches ihnen die Ehre des Vaterlandes und die Wohlfahrt der Bevölkerung vorgezeichnet haben.«

(Bravo! rechts.)

Abgeordneter Singer erhob lebhaften Widerspruch vom Standpunkte der socialdemokratischen Partei. Er könne nur annehmen, dafs durch die Rede des Herrn Gesandten die Aussichten des Antrags lediglich verbessert worden seien. Kein Mitglied, das auf dem Standpunkte: »Gleiches Recht für Alle« stehe, werde in der Lage sein, den Wünschen des Vertreters für Mecklenburg nachzukommen. Auf die Anregung des Herrn von Woedtke, die Sache bei der Gewerbeordnungsnovelle zu erledigen, dürfe sich das Haus nicht einlassen.

Gesandter von Oertzen trat darauf nochmals mit einer Richtigstellung und, nach einer kurzen Befürwortung des Albrechtschen Antrags durch den Abgeordneten Rickert, auch der Ministerialdirector Dr. von Woedtke gegen Angriffe des Abgeordneten Singer auf den abwesenden Staatssekretär des Innern ein. Schliefslich wendete sich der Abgeordnete Dr. Lieber in mehr persönlichen Ausführungen gegen die Erörterungen des Abgeordneten Büsing. Bei der dann folgenden Abstimmung wurde Artikel 3 mit den Anträgen Dasbach und Albrecht angenommen.

Artikel 4 und 5 wurden zur gleichzeitigen Discussion gestellt und hatten wiederum eine Anzahl Anträge hervorgerufen.

Abgeordneter Schmidt (Warburg) hatte seinen Antrag von der zweiten Lesung wiederholt, den Inhabern der Privat-Briefbeförderungsanstalten volle Entschädigung zu gewähren und die Wahl zwischen dem ordentlichen Klageweg und der aufsergerichtlichen Feststellung des Schadens zu lassen; ebenso die Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) und Eickhoff ihren Antrag,

auch das Jahr 1898/99 bei Ermittelung des Reingewinns heranzuziehen. Die beiden Letzteren hatten aufserdem beantragt, den in den Postdienst übernommenen Angestellten eine Dienststelle »von mindestens ihren bisherigen Bezügen gleichkommendem Gehalte« zu gewährleisten. Ein Antrag Dr. Marcour und Dasbach verlangte, dafs im Rechtswege nicht auf eine geringere Entschädigung erkannt werden dürfe, als die Postverwaltung sie bewilligt habe. Dr. Hasse wollte für die Berufung gegen den Feststellungsbescheid der Postbehörde die Commissionsbeschlüsse wiederherstellen, also statt des Verfahrens vor den ordentlichen Gerichten die schiedsgerichtliche Entscheidung durch drei Reichsgerichtsräthe. Endlich beantragte der Abgeordnete Kirsch, die Frist für die Anmeldung der Entschädigungsansprüche nicht mit dem Inkrafttreten des Gesetzes, sondern mit dem 1. April 1900 beginnen zu lassen.

Abgeordneter Bassermann empfahl den Antrag Hasse aus Rücksichten auf die Entschädigungsberechtigten, um ihnen Zeit und Kosten zu ersparen. Werde der ordentliche Klageweg zugelassen, so könne der Procefs drei Instanzen durchlaufen, zunächst das Landgericht — denn der Betrag werde über 300 Mark sein —, dann das Oberlandesgericht und schliefslich bei Beträgen über 1500 Mark das Reichsgericht. Ein derartiger Procefs könnte Jahre lang dauern und würde erhebliche Gerichtskosten verursachen, während bei dem Schiedsgerichte Kosten überhaupt nicht entständen.

Abgeordneter Singer schlofs sich diesen Ausführungen an. Dafs eine Erhöhung des Meistsatzes der Entschädigung unnöthig gewesen sei, beweise am besten die Thatsache, dafs die Actien der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft am Tage nach der zweiten Lesung an der Börse um 11½ pCt. gestiegen wären. Der Antrag Marcour sei unverständlich; wer den Rechtsweg wolle, müsse sich auch dessen Consequenzen unterwerfen.

Abgeordneter Dr. Marcour befürwortete seinen Antrag und berief sich dem Vorredner gegenüber auf das preufsische Enteignungsgesetz, nach dem bei der richterlichen Entscheidung auf die Berufungsklage keine niedrigere Entschädigung als die vom Bezirksausschusse bereits festgesetzte erkannt werden dürfe.

Abgeordneter Dr. Oertel (Sachsen) forderte Namens der Conservativen die Ablehnung des ersten Antrags Müller (Sagan); dessen zweiter Antrag sei annehmbar. Den Rechtsweg zuzulassen, könne seine Partei sich nicht entschliefsen. Bezüglich des Schiedsgerichts befürworte er den Antrag Hasse.

Nachdem sodann Abgeordneter Schmidt (Warburg) für seinen Antrag eingetreten und Dr. Müller (Sagan) sich diesem angeschlossen sowie die Heranziehung des letzten Geschäftsjahrs und die Gewährleistung des bisherigen Mindestgehalts der in den Postdienst zu übernehmenden Angestellten empfohlen hatte, unterzog der Abgeordnete Rickert nochmals das Schiedsgerichtsverfahren der Erörterung. Der Regierungsvorschlag schaffe ein Sondergericht, das nach der preufsischen Verfassung unzulässig sei. Ein wirkliches Schiedsgericht müsse so zusammengesetzt werden, dafs die Postverwaltung einen Sachverständigen, der Betroffene einen zweiten wähle und diese beiden einen Obmann bezeichnen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts nahm zu den Anträgen, wie folgt, Stellung:

»Ich möchte zunächst dem Herrn Abgeordneten Rickert erwidern. Er vergifst, dafs dieses Gesetz nicht blos für die Reichs-Postverwaltung, sondern auch für die Postverwaltungen der Königreiche Bayern und Württemberg gelten soll. In Folge dessen handelt es sich hier nicht um ein Sondergericht, sondern wir haben gerade versucht, ein einheitliches Gericht nach langen Verhandlungen zu constituiren.

(Zuruf links.)

— Gewifs, meine Herren. Ich meine, auch dieses Schiedsgericht beim Reichsgericht ist vollständig unabhängig.

Von einer Seite ist angeregt worden — und ich glaube, seitens der Postverwaltung ist dagegen nichts einzuwenden —, dafs statt 3 hineingesetzt werden 5 Richter. Ich kann aber Herrn Rickert doch entgegenhalten, nach dem, was die Herren Bassermann und Singer ausgeführt haben, und was auch von der rechten Seite hervorgehoben ist, kommen wir hier in der That — das können Sie nicht bestreiten — auf den Procefsweg. Die Sache verschleppt sich auf Jahre, während die Reichs-Postverwaltung den Wunsch haben mufs, sie so bald als möglich abzuklären. Wir haben mit dem Inkrafttreten des neuen Bürgerlichen Gesetzbuchs überhaupt nur 4 pCt. Verzugszinsen. Die Leute könnten aber mit dem Gelde viel weiter kommen, wenn Sie es neu anlegen könnten, als wenn sie auf Jahre hinaus mit 4 pCt. zufrieden sein müfsten. Wie gesagt, hier kommt Alles darauf an, die Sache schnell abzuwickeln, aber nicht durch langwierige Processe auf Jahre hinauszuschieben.

Und die Anträge des Herrn Dr. Marcour, wozu führen Sie? Ich stehe ja bei voller Wahrung des fiscalischen Standpunktes hier nicht als feindlicher Factor da, sondern als einer, der gerechte Abfindung haben will. Durch alle diese Bestimmungen aber machen Sie mich zur feindlichen Partei, die möglichst günstig bei der Sache abschneiden will. Ich meine, das schiedsrichterliche Verfahren erledigt die Sachen gerecht und schnell.

Sie müssen daran festhalten, die drei Richter — nehmen Sie auch meinetwegen fünf — des Reichsgerichts hängen mit mir gar nicht zusammen, wenn Sie mich als die Verwaltung ansehen wollen. Mir wäre es viel bequemer, die Sache in langwierigen Processen hinzuziehen und gar nichts mit ihr zu thun zu haben. Sie werden von mir nicht erwarten können, dafs ich von dem Moment an, wo Sie den Weg beschreiten, nicht das Minimum anbiete, namentlich, wenn durch Beschlufs festgesetzt wird, unter das, was ich angeboten, darf der Richter nicht heruntergehen. Da müfste ich von vornherein von unten anfangen. Es ist ein grofser Unterschied, ob es sich um die Enteignung eines Grundstücks zum Beispiel handelt oder um eine Sache, die einer gewissen Arbitrage unterliegt. Das möchte ich auch dem Herrn Abgeordneten Schmidt (Warburg) antworten, ohne Anerbieten nach oben fällt die Sache ins Dunkle hinein. Darin liegt, was ich schon neulich hervorgehoben habe, das Bedenkliche seines Antrags, dafs er auf den Vorschlag des Herrn Abgeordneten Oertel nicht eingehen will, dafs wenigstens als Vordersatz das Limit des Antrags Marcour gilt, d. h. nicht mehr als das Zehnfache. Damit würde die Sache ein wesentlich anderes Gesicht bekommen.

Ich kann mich immer nur dahin zusammenfassen — es handelt sich hier nicht um einen Vorschlag der Regierung, sondern um einen Vorschlag der Commission —: bleiben Sie bei den Beschlüssen und lassen Sie das schiedsrichterliche Verfahren, welches sich meines Erachtens auch in diesem Falle bewähren wird, bestehen.

Was nun den Antrag wegen des Geschäftsjahrs bis 1. April 1899 anbelangt, so habe ich mich neulich bereits gegen den Antrag Dr. Müller (Sagan), der jetzt wieder aufgenommen ist, ausgesprochen. Ich möchte den Herrn Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) einmal auf einen Fall verweisen, auf eine Anstalt von draufsen — ich habe neulich bei meinen Ausführungen nicht Berlin im Auge gehabt, sondern eine Anstalt in einer gröfseren Provinzialstadt. Die betreffende Anstalt hat ihren Beamten vom 1. April 1898 ab keine Röcke mehr gegeben, sondern nur Mützen. Nehmen Sie an, dafs die Röcke, die Sie den Leuten nicht mehr gegeben hat, nur je 20 oder 30 Mark

kosten. Solche Praktiken werden gerade von den kleinen Anstalten viel mehr angewendet als in grofsen Verkehrsunternehmungen einer Actiengesellschaft. Ich mufs mich daher nochmals ganz entschieden gegen das Jahr 1899 aus den verschiedensten Gründen erklären. Was nun Artikel 4B Abs. 5 Zeile 4 anbetrifft, so würde meines Erachtens kein Bedenken dagegen vorliegen — ich erachtete das nicht für nothwendig, weil es selbstverständlich ist, wie auch der Herr Abgeordnete Singer neulich angeführt hat —; aber, meine Herren, wenn Sie den Beschlufs aufnehmen wollen, müssen Sie nicht »gleichkommendes Gehalt«, sondern »gleichkommende Dienstbezüge« sagen, denn es kommen noch Wohnungsgeldzuschufs und dergleichen hinzu; das müssen Sie noch mit aufnehmen.

Was nun den Antrag des Herrn Abgeordneten Kirsch anbelangt, so, meine ich, hatte derselbe nur eine Bedeutung, wenn Sie das Jahr 1899 annehmen, das der Reichstag aber mit grofser Majorität bereits in zweiter Lesung abgelehnt hat. Aber von dem Moment an, wo Sie den 1. April 1899 einsetzen, ist meines Erachtens nach dieser Richtung kein Bedenken. Ob aber die Frist mit dem jetzigen Moment oder mit dem 1. April 1900 eintritt, möchte ich ganz Ihrer Entscheidung überlassen.«

Abgeordneter Kirsch erläuterte sodann seinen Antrag und trat für den Antrag Schmidt ein. Darauf wurde die Discussion geschlossen und zur Abstimmung geschritten. Die Anträge Schmidt und Marcour wurden abgelehnt, vom Antrage Müller der zweite Theil, in dem nachträglich das Wort »Gehalt« in »Dienstbezüge« verändert war, angenommen. Die Anträge Hasse und Kirsch fanden beide Annahme und demnächst bei der Gesammtabstimmung in der hiernach berichtigten Fassung die Artikel 4 und 5, so dafs als wesentlicher Erfolg der dritten Lesung in diesen Punkten die Wiederherstellung der mit der Regierungsvorlage übereinstimmenden Commissionsbeschlüsse wegen des Schiedsgerichts zu verzeichnen ist.

Artikel 6 wurde ohne Debatte angenommen, sodann in gleicher Weise Einleitung und Ueberschrift des Gesetzes.

Die Petitionen wurden durch die Beschlufsfassung über das Gesetz für erledigt erklärt.

Die Abstimmung über das ganze Gesetz mufste, weil in der dritten Lesung Veränderungen vorgekommen waren, ausgesetzt werden und fand am 23. November statt. Dabei wurde der Gesetzentwurf durch Erhebung der Abgeordneten von den Plätzen angenommen.

Inzwischen ist das Gesetz in der durch den Reichstag geänderten Fassung vom Bundesrathe gebilligt und am 20. Dezember von Sr. Majestät dem Kaiser Allerhöchst vollzogen worden.

Der Wortlaut des Gesetzes ist nachstehend abgedruckt:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preufsen etc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Artikel 1.

Das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 358) wird dahin geändert:

I. An die Stelle des §. 1 treten folgende Vorschriften:

Porto für Briefe.

Das Porto beträgt für den frankirten gewöhnlichen Brief

bis zum Gewichte von 20 g einschliefslich . . . . 10 Pf.,
bei gröfserem Gewichte . . 20 - .

Bei unfrankirten Briefen tritt ein Zuschlagporto von 10 Pf., ohne Unterschied des Gewichts des Briefes, hinzu.

Dasselbe Zuschlagporto wird bei unzureichend frankirten Briefen neben dem Ergänzungsporto erhoben.

Portopflichtige Dienstbriefe werden mit Zuschlagporto nicht belegt, wenn ihre Eigenschaft als Dienstsache durch eine von der Reichs-Postverwaltung festzustellende Bezeichnung auf dem Umschlage vor der Postaufgabe erkennbar gemacht worden ist.

II. Als §. 1a wird folgende Vorschrift eingestellt:

Nachbarortsverkehr.

Der Reichskanzler ist ermächtigt, den Geltungsbereich der Ortstaxe (§. 50,7 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871) auf Nachbarorte auszudehnen.

III. An die Stelle des §. 10 treten folgende Vorschriften:

Die Zeitungsgebühr beträgt:

a) 2 Pf. für jeden Monat der Bezugszeit,

b) 15 Pf. jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 15 Pf. jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche,

c) 10 Pf. jährlich für jedes Kilogramm des Jahresgewichts unter Gewährung eines Freigewichts von je 1 kg jährlich für so viel Ausgaben, wie der Gebühr zu b) unterliegen.

Das Jahresgewicht wird für jedes Kalenderjahr nach dem thatsächlichen Gewichte der Zeitungsnummern des voraufgegangenen Rechnungsjahrs festgestellt. Bei neuen Zeitungen erfolgt bis zur Anwendbarkeit dieser Bestimmung die Gewichtsberechnung vierteljährlich nach dem Gewichte der erschienenen Nummern.

Der Verleger hat zum Zwecke der Gewichtsberechnung der ihm bezeichneten Postdienststelle ein vollständiges Pflichtexemplar von jeder Zeitungsnummer beim Erscheinen zu liefern.

Die Selbstverpackung ist auf Antrag des Verlegers zu gestatten.

Artikel 2.

Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 347) wird dahin geändert:

I. Als §. 1a wird folgende Vorschrift eingestellt:

Die §§. 1, 27, 28, 30 bis 33 dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf verschlossene und solchen gleichzuachtende Briefe, die innerhalb der Gemeindegrenzen ihres mit einer Postanstalt versehenen Ursprungsorts verbleiben.

II. Als §. 2a werden folgende Vorschriften eingestellt:

Die Beförderung von verschlossenen Briefen im Ursprungsorte (§ 1a) gegen Bezahlung durch Boten, welche weder die Einsammelung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen und Zeitschriften oder Waarenproben gewerbsmäfsig betreiben, noch im Dienste einer Privat-Beförderungsanstalt stehen, ist ohne die im §. 2 vorgeschriebenen Einschränkungen gestattet.

Privat-Beförderungsanstalten dürfen in eigener Angelegenheit verschlossene Briefe auch durch ihre Bediensteten befördern lassen.

Artikel 3.

Anstalten zur gewerbsmäfsigen Einsammelung, Beförderung oder Vertheilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Waarenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, dürfen vom 1. April 1900 ab nicht betrieben werden.

Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder mit Haft oder mit Gefängnifs bis zu sechs Monaten bestraft.

Abgesehen von den bezeichneten Anstalten ist die gewerbsmäfsige oder nicht gewerbsmäfsige Beförderung von unverschlossenen politischen Zeitungen innerhalb der Gemeindegrenzen eines

Ortes, insbesondere auch wenn sie durch die Post oder durch Expreſsboten dorthin befördert wurden, Jedermann gestattet, auch an Sonn- und Feiertagen während der Stunden, in denen die Kaiserliche Post bestellt.

Artikel 4.

Den vor dem 1. April 1898 eingerichteten und seitdem bis zur Verkündigung dieses Gesetzes ohne Unterbrechung betriebenen Privat-Briefbeförderungsanstalten und ihren Bediensteten, die in Folge dieses Gesetzes Schaden erleiden, sind Entschädigungen nach den folgenden Bestimmungen zu gewähren:

A. Der den Anstalten zu ersetzende Schaden umfaſst auch den entgangenen Gewinn. Die Feststellung des entgangenen Gewinns richtet sich nach §. 252 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Jedoch soll die Entschädigung für den entgangenen Gewinn in keinem Falle mehr als das Zehnfache des jährlichen Reingewinns betragen, den die Anstalt im Durchschnitte der vor dem 1. April 1898 liegenden drei letzten Geschäftsjahre erzielt hat. Das erste Geschäftsjahr nach Errichtung oder Erwerbung der Anstalt wird hierbei nicht in Betracht gezogen. Hat die Anstalt bis zum 1. April 1898 noch nicht vier Jahre bestanden, so wird der durchschnittliche Jahresbetrag des Reingewinns in der Weise gebildet, daſs der im Durchschnitte für den Monat nach Ablauf des ersten Geschäftsjahrs erzielte Reingewinn mit zwölf vervielfältigt wird. Als Reingewinn gilt die Roheinnahme aus der Beförderung der ihrem Betrieb auf Grund dieses Gesetzes entzogenen Gegenstände nach Abzug des dem Verhältnisse dieser Einnahme zur Roheinnahme aus dem gesammten Beförderungsgeschäft entsprechenden Theiles der Geschäftskosten. Zu den Geschäftskosten werden auch gerechnet die Abnutzung der der Anstalt gehörenden Gebäude und Betriebsmittel, soweit sie dem Beförderungsgeschäfte dienen, und vierprocentige Zinsen des Anlage- und Betriebskapitals.

B. Die Bediensteten, die in Folge des Eingehens oder der Beschränkung des Betriebs der Anstalten aus der Beschäftigung austreten oder entlassen werden und mindestens drei Monate lang, vom Tage der Verkündigung dieses Gesetzes rückwärts gerechnet, im Dienste der Anstalten gestanden sowie ihren Erwerb ausschlieſslich oder überwiegend aus dieser Beschäftigung gezogen und vor dem Tage der Verkündigung dieses Gesetzes das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben, erhalten, wenn die Beschäftigung gedauert hat:

	3	Monate	bis	einschlieſslich	6	Monate	$^{1}/_{12}$,
mehr als	6	-	-	-	1	Jahr	$^{2}/_{12}$,
- -	1	Jahr	-	-	$1\,^{1}/_{2}$	-	$^{3}/_{12}$,
- -	$1\,^{1}/_{2}$	-	-	-	2	Jahre	$^{4}/_{12}$,
- -	2	Jahre	-	-	3	-	$^{6}/_{12}$,
- -	3	-	-	-	4	-	$^{9}/_{12}$,
- -	4	-	-	-	5	-	$^{11}/_{12}$,
- -	5	-	-	-	6	-	$^{14}/_{12}$,
- -	6	-	-	-	7	-	$^{17}/_{12}$,
- -	7		-	-	8	-	$^{20}/_{12}$,
- -	8	-	-	-	9	-	$^{23}/_{12}$,
- -	9	-	-	-	10	-	$^{26}/_{12}$,
- -	10	-	-	-	11	-	$^{29}/_{12}$,
- -	11	-	-	-	12	-	$^{32}/_{12}$

u. s. w. für jedes weitere Beschäftigungsjahr mehr $^3/_{12}$ des innerhalb der letzten zwölf Monate bezogenen Gehalts oder Arbeitsverdienstes als einmalige Entschädigung.

Gehälter oder Arbeitsverdienste, welche mehr als 5000 Mark pro Jahr betragen haben, dürfen nur mit 5000 Mark bei der Feststellung der Entschädigung angerechnet werden.

Besteht das Gehalt oder der Arbeitsverdienst ganz oder zum Theil aus Antheilen an der Geschäftseinnahme oder am Geschäftsgewinne, so werden diese Antheile mit dem Durchschnitte der vor der Verkündigung dieses Gesetzes liegenden zwei Beschäftigungsjahre angesetzt.

Hat die Beschäftigung weniger als zwölf Monate gedauert, so wird der Berechnung der Entschädigung der Betrag zu Grunde gelegt, der nach dem durchschnittlich für den Tag bezogenen Gehalt oder Arbeitsverdienste sich im Laufe eines Jahres ergeben hätte.

Von der Entschädigung sind die Bediensteten ausgeschlossen, die von der Postverwaltung in eine ihrem bisherigen Beschäftigungsverhältnifs entsprechende Dienststelle von mindestens ihren bisherigen Bezügen gleichkommenden Dienstbezügen übernommen werden.

Bei der Uebernahme in den Reichs-Postdienst ist den Bediensteten die im Dienste der Privat-Postanstalten verbrachte Dienstzeit so anzurechnen, als wenn sie im Dienste der Reichs-Postverwaltung thätig gewesen wären.

Ist mit dem Antritt einer derartigen Stelle ein Wechsel des Wohnorts verbunden, so werden die Umzugskosten ersetzt.

Anspruch auf obige Entschädigung haben auch diejenigen Angestellten, die nach der Einstellung in den Postdienst innerhalb drei Monate, ohne sich eines Vergehens oder Verbrechens schuldig gemacht zu haben, als ungeeignet entlassen werden müssen.

Artikel 5.

Der Anspruch auf Entschädigung ist innerhalb einer Ausschlufsfrist von sechs Monaten bei einer Postbehörde schriftlich anzumelden. Die Frist beginnt mit dem 1. April 1900, für die im letzten Satze des Artikel 4 erwähnten Angestellten mit dem Tage der Entlassung aus dem Postdienste. Die Feststellung der Entschädigung erfolgt für das Reichs-Postgebiet durch das Reichs-Postamt, für Bayern und Württemberg durch die obere Postverwaltungsbehörde dieser Staaten.

Die Postverwaltungen und deren Beauftragte sind befugt, unter Hinzuziehung eines vereideten Protocollführers Zeugen und Sachverständige eidlich zu vernehmen oder die Gerichte um deren Vernehmung zu ersuchen.

Gegen den Bescheid der Postbehörde, durch den der Entschädigungsanspruch abgelehnt oder die Entschädigung festgestellt wird, findet die Berufung auf schiedsrichterliche Entscheidung statt.

Die Berufung ist bei Vermeidung des Ausschlusses binnen vier Wochen nach der Zustellung des Bescheids bei dem Schiedsgerichte zu erheben.

Der Bescheid der Postbehörde mufs die Bezeichnung des für die Berufung zuständigen Schiedsgerichts und die Belehrung über die einzuhaltende Frist enthalten.

Das Schiedsgericht wird aus drei Mitgliedern des Reichsgerichts gebildet. Die Ernennung derselben und der Stellvertreter erfolgt für die Dauer ihres Hauptamts durch den Reichskanzler.

Auf die Beweisaufnahme im schiedsrichterlichen Verfahren finden die für das Verfahren vor den ordentlichen

Gerichten geltenden Vorschriften entsprechende Anwendung.

Die Entschädigungssummen sind für das Reichs-Postgebiet aus den Mitteln der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, für Bayern und Württemberg aus den Landesmitteln zu bestreiten.

Artikel 6.

Die Bestimmungen des Artikel 1 III. Abs. 1, 2 und 4 treten am 1. Januar 1901, Abs. 3 am 1. Januar 1900, die übrigen Bestimmungen dieses Gesetzes am 1. April 1900 in Kraft.

Für das Kalenderjahr 1901 wird der Gewichtsberechnung (Artikel 1 III.) das Gewicht der vom 1. Januar bis 30. September 1900 erschienenen Zeitungsnummern unter Erhöhung um ein Drittel zu Grunde gelegt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais,
den 20. Dezember 1899.

Wilhelm.

(L. S.) Fürst zu Hohenlohe.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 3. BERLIN, FEBRUAR. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

9. Die Transafrikanische Telegraphenlinie.

Das grofse Unternehmen, den Süden und Norden Afrikas durch eine den Continent seiner Länge nach durchziehende Telegraphenlinie zu verbinden, rückt seiner Verwirklichung näher. Auf Seite 342 des Jahrganges 1899 haben wir einen kurzen Bericht über dieses Vorhaben gebracht. Da die neue Linie für Deutschland insofern von besonderem Interesse ist, als sie auch das deutsch-ostafrikanische Schutzgebiet berührt, so wird eine ausführlichere Mittheilung über den Gegenstand willkommen sein.

Wegen der Durchführung der Linie durch Deutsch-Ostafrika ist zwischen der deutschen Regierung und der African Transcontinental-Telegraph Company unter dem 15. März/28. October 1899 ein Vertrag abgeschlossen worden, über dessen Hauptpunkte der Director der Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes in der letzten Tagung des Colonialraths folgende Mittheilungen gemacht hat:

1. der Bau wird von der Gesellschaft auf ihre Kosten ausgeführt und mufs innerhalb fünf Jahren fertiggestellt sein;
2. die Gesellschaft hat auf ihre Kosten zwischen den beiden den deutschen Grenzen am nächsten gelegenen Stationen von Rhodesia und Britisch-Ostafrika einen Draht anzubringen, welcher für den Telegraphenverkehr von Deutsch-Ostafrika zu dienen bestimmt ist;
3. die Regierung behält sich das ausschliefsliche Recht vor, Telegraphenstationen in Deutsch-Ost-

afrika zu errichten und zu betreiben und in solche Stationen die für den Verkehr von Deutsch-Ostafrika bestimmten Drähte einzuführen;

4. die Regierung hat sich die Controle innerhalb ihres Gebiets durch beliebige Einleitung der Drähte der Linie in die unter 3. genannten Stationen gesichert.

Aufserdem hat die Gesellschaft eine Transitgebühr von 10 Centimes für das Wort an die Regierung zu zahlen.

Diese beiden Bedingungen können jedoch gegen Einräumung gleichwerthiger, von der Gesellschaft auf anderen Gebieten zu gewährender Vortheile abgelöst werden;

5. nach Ablauf von 40 Jahren von Fertigstellung der durchgehenden Linie ab hat die Regierung das Recht, die Linie innerhalb Deutsch-Ostafrikas unentgeltlich zu übernehmen. Die Unterhaltung fällt dann der Regierung zu, doch hat die Gesellschaft der Regierung eine jährliche Transitgebühr in Höhe des Gesammtbetrags der jährlichen Verwaltungskosten — jedoch nicht über $^1/_2$ Penny für das Wort — zu zahlen;

6. die Gesellschaft ist verpflichtet, über ihre Linien alle ihr zugehenden Telegramme aus und nach Deutsch-Ostafrika zu dem allgemeinen Tarife zu befördern und hat sich nachträglich noch darüber hinaus bereit erklärt, alle etwaigen Dritten von der Gesellschaft zugestandenen Tarifermäfsigungen auch den aus und nach Deutsch-Ostafrika beförderten Telegrammen zu Gute kommen zu lassen;

7. zur Wahrung der deutschen Hoheitsrechte und der Befugnisse des Gouverneurs gegenüber der Gesellschaft und ihren Angestellten sind eingehende Bestimmungen aufgenommen worden. Unter anderem kann der Gouverneur nach eigenem Ermessen den Angestellten oder Arbeitern der Gesellschaft eine Truppenabtheilung beigeben, für deren etwaigen Mehraufwand bis zur Höhe von 1000 Lstr. die Gesellschaft aufzukommen hat;

8. alle Streitigkeiten aus dem Vertrage werden von einem Schiedsgericht entschieden, zu dem die ersten beiden Schiedsrichter von je einer Partei gewählt, der dritte im Falle der Nichteinigung auf Antrag einer der beiden Parteien durch den Präsidenten des deutschen Reichsgerichts ernannt werden kann.

Die in dem Vertrage vorgesehene Genehmigung durch den Kanzler des Deutschen Reichs ist erfolgt nach Zeichnung eines besonderen Abkommens, durch welches einer Umgehung der deutschen Gebiete beim Ausbaue gröfserer internationaler Eisenbahnnetze im südlichen Afrika nach der Westküste vorgebeugt wird.

Wie wir der »Kölnischen Zeitung« entnehmen, war die Telegraphenlinie im Laufe des Jahres 1898 bereits bis nach Karonga in Rhodesia am Nordende des Njassa-Sees vorgerückt. Von Süd-Rhodesia aus durchschneidet sie das portugiesische Colonialgebiet an seiner schmalsten Stelle, um sodann auf das Njassaland überzutreten, das sich vom Südende des Njassa-Sees bis gegen den Zambesi hin keilförmig in Portugiesisch-Ostafrika hinein erstreckt. Die Telegraphenlinie läuft hier von Chiromo am Shireflufs über Chickwawa, Blantyre, Zomba, Fort Johnston an das Südende des Njassa-Sees, dann an dessen Westufer über Kota-Kota und Nkata Bay nach Karonga. An diesen Orten sowie in Inyanga, Liwandi und Ruenya hat die Transafrikanische Telegraphen-Gesellschaft im Jahre 1898 Telegraphenanstalten eingerichtet. Es ist auch der Anschlufs der Transafrikanischen Linie an das Staatstelegraphennetz in Portugiesisch-Ostafrika hergestellt, dessen Stationen im Laufe des Jahres 1898 seitens der

portugiesischen Colonial-Regierung um 22 — darunter Tete am Zambesi — vermehrt worden sind. Von Karonga folgt die Linie unter Benutzung der sogenannten Stevensonstrafse der Grenze zwischen Rhodesia und Deutsch-Ostafrika bis nach Abercorn am Südende des Tanganjika-Sees, um von hier durch das Gebiet von Deutsch-Ostafrika dem Ostufer des Tanganjika-Sees entlang und dann längs der Grenze unserer Colonie gegen den Congostaat nach Britisch-Ostafrika weitergeführt zu werden. Die 340 km lange Strecke Karonga-Abercorn war bereits in der ersten Hälfte des abgelaufenen Jahres nahezu ausgebaut.

Eine Schilderung der Bauarbeiten auf der Hochebene zwischen dem Njassa und dem Tanganjika bringt die Zeitung »Daily News«. Hiernach sind die bei der Bauausführung verwendeten Schwarzen in fünf Colonnen eingetheilt. Eine Hauptarbeit bildet die Auskundung und Festlegung der Strecke. Nachdem diese bestimmt ist, wird durch die erste Arbeitercolonne zunächst ein 5 m breiter Weg hergestellt; an diesem Wege werden Richtstangen gesetzt, 13 auf 1 km. Durch die zweite Gruppe von Arbeitern wird dann der Weg auf 20 m oder auf etwas mehr oder weniger, je nach der Art des Geländes und des benachbarten Baumwuchses, verbreitert. Die dritte Colonne fertigt die Löcher für die Telegraphenstangen, eine vierte setzt die Stangen ein und eine fünfte bringt den Draht auf. Die Stangen sind aus Gufseisen und wiegen je etwa 72 kg; sie bestehen aus drei Theilen, so dafs jeder Theil eine Trägerlast bildet. Ihre Höhe beträgt nahezu 5 m; wo indefs längere Spannungen nothwendig sind, werden höhere und schwerere Stangen benutzt. Beim Ueberschreiten von Abgründen oder Flüssen sind Spannungen von 200 bis 250 m keine Seltenheit.

Den in Bezug auf die muthmafsliche Vollendung der ganzen Linie und auf die Herstellung der telegraphischen Verbindung der Capstadt mit Cairo oder Alexandrien aufgestellten Berechnungen sind die Erfahrungen zu Grunde gelegt, welche man seiner Zeit bei Erbauung der Telegraphenlinie von Adelaide nach Port Darwin gemacht hat. Diese grofse Linie, die unter dem Namen Australian Trans-Continental Line bekannt ist, durchschneidet das australische Festland von Norden nach Süden und vermittelt den Hauptheil des überseeischen Telegrammverkehrs mit Australien. Ihre Länge beträgt 3175 km. Der Bau begann im October 1870 und wurde im August 1872 beendet, hat also noch nicht volle zwei Jahre in Anspruch genommen. Dabei mufste er unter den ungünstigsten Verhältnissen ausgeführt werden. Die Linie läuft durch eine bis dahin fast völlig unerforschte Gegend mit einer dünnen Bevölkerung. Fast nirgends war offenes Wasser vorhanden, so dafs die mit der Auskundung und Erbauung der Linie betrauten Colonnen in bestimmten Abschnitten Brunnen graben mufsten, um den Wasserbedarf zu decken. Die Schwierigkeiten der Beförderung des Baumaterials waren ungeheuer. Noch heute können die im Inneren des Landes belegenen sechs Telegraphenstationen nur einmal im Jahre mit Hülfe einer Büffel- oder Kameelkarawane mit Mundvorräthen versehen werden. Die Linie hat seit ihrer Errichtung sehr wenig Betriebsschwierigkeiten verursacht und trotz häufiger Gewitterstürme und wolkenbruchartiger Regengüsse in der Monsun-Periode nur selten Unterbrechung erlitten. Zieht man die rückständigen Arbeiten von der Transafrikanischen Linie zum Vergleich heran, so ergiebt sich, dafs die Verhältnisse bei diesem Unternehmen, sofern es nicht durch die jetzigen Kriegswirren in Südafrika gehemmt wird, weit günstiger liegen. Die unvollendete Strecke von Karonga bis nach Faschoda, wo die Transafrikalinie mit den ägyptischen Staatstelegraphenlinien in Verbindung gesetzt

werden soll, mifst ungefähr 3100 km, ist also etwas kürzer als die australische Linie Adelaide – Port Darwin. Die Gegend, durch welche die Linie nordwärts geführt wird, ist reich an Wasser (Flüssen und Seen) und bietet einheimische Arkeitskräfte in Fülle dar, so dafs viele Schwierigkeiten, die beim Baue der australischen Ueberlandlinie hervorgetreten sind, auf afrikanischem Boden wegfallen. Auch die künftige Unterhaltung der Linie dürfte keine ernstlichen Schwierigkeiten bieten.

Es ist beabsichtigt, die Gesammtlinie in eine Anzahl Betriebsabschnitte einzutheilen, von denen jeder einem europäischen Inspector unterstellt werden soll. Dem Inspector soll ein Stab ausgebildeter Leitungsaufseher aus der Zahl der Eingeborenen zugetheilt werden. Für den Verkehr zwischen Capstadt und Cairo oder Alexandrien — eine Entfernung von ungefähr 10730 km — sind fünf Uebertragungsanstalten, bei denen eine Umtelegraphirung erfolgen müfste, in Aussicht genommen.

10. Die Einführung der Kronenwährung in Oesterreich, Ungarn, Bosnien und Herzegowina; Postreformen in Oesterreich.

Am 1. Januar 1900 ist in Oesterreich, Ungarn, Bosnien und Herzegowina die Kronenwährung als ausschliefsliche gesetzliche Landeswährung an die Stelle der bisherigen österreichischen Währung getreten. Die Kronenwährung ist eine Goldwährung; die Einheit bildet die Krone (K) zu 100 Heller (h). Nach dem Feingehalt eines 20 Kronenstücks (6,09756 g Gold) ist 1 Frank = 0,952258 Krone. Das Werthverhältnifs zu den Münzen der deutschen Reichswährung ist österreichischerseits auf 10 Mark = 11 Kronen 76 Heller festgesetzt worden.

Die Einführung der Kronenwährung hat die Festsetzung neuer Taxgegenwerthe für den internationalen Postverkehr und die Umrechnung aller Posttarife für das In- und Ausland erforderlich gemacht. Hierbei ist im Allgemeinen einfach in der Weise verfahren worden, dafs die bisher in Gulden und Kreuzern ausgedrückten Sätze, dem Werthverhältnifs von 1 Gulden = 2 Kronen, 1 Kreuzer = 2 Heller entsprechend, verdoppelt worden sind. Dieser Grundsatz hat jedoch aus folgenden Gründen auf die Portosätze für den Weltpostvereinsverkehr keine Anwendung finden können.

Der Gegenwerth für die Normaltaxe des Weltpostvereins von 25 Centimen war bisher in Oesterreich und Ungarn auf 10 Kreuzer festgesetzt. Der Werth von 10 Kreuzern bleibt jedoch hinter dem thatsächlichen Gegenwerthe für 25 Centimen um fast 5 Centimen zurück, wodurch das Publikum in diesen Ländern den Vortheil genofs, seine Briefe erheblich billiger versenden zu können, als das Publikum in den Ländern mit Frankenwährung oder mit übereinstimmenden Gegenwerthen. Dieses regelwidrige Verhältnifs hatte auf dem Postcongresse zu Washington 1897 zu Erörterungen Veranlassung gegeben, denen der österreichische Vertreter durch die Erklärung die Spitze abbrach, dafs bei der bevorstehenden Neuordnung der Währung darauf Bedacht genommen werden würde, die Gegenwerthe mit den Normaltaxen des Vereins in genaue Uebereinstimmung

zu bringen. Nach Artikel IV der Vollzugsordnung zum Washington'er Weltpostvertrage vom 15. Juni 1897 haben die Vereinsländer bei eintretender Aenderung ihres Münzsystems sich wegen Aenderung der Gegenwerthe mit der schweizerischen Postverwaltung zu verständigen. Dies ist geschehen und hierbei ist der Gegenwerth für 25 Centimen auf 25 Heller festgesetzt worden, so dafs nunmehr, da 25 Heller gleich rund 26,25 Centimen sind, jenes Ausnahmeverhältnifs Beseitigung gefunden hat. Der Gegenwerth für 10 Centimen, bisher 5 Kreuzer, ist auf 10 Heller festgesetzt und demnach unverändert geblieben. Dagegen ist der Gegenwerth für 5 Centimen, der früher 3 Kreuzer betrug, auf 5 Heller ermäfsigt worden. Die Einschreibgebühr ist gleichzeitig, wozu eine Nöthigung nicht vorlag, um 5 Heller, von 10 Kreuzern auf 25 Heller erhöht worden, ebenso die Rückscheingebühr und die Gebühr für Unbestellbarkeitsmeldungen und für Laufschreiben.

Im Verkehre nach Deutschland ist bei den gewöhnlichen Briefen eine Aenderung nicht eingetreten; das Porto beträgt 10 Heller — früher 5 Kreuzer — für den einfachen Brief. Das Porto für Postkarten ist von 2 Kreuzern auf 5 Heller festgesetzt, also um 1 Heller erhöht worden. Auch diese Aenderung dient der Beseitigung eines nicht ganz gerechten Zustandes, indem bisher der deutsche Correspondent für die Postkarte 5 Pfennig, der österreichische nur etwa 3,4 Pfennig zu zahlen hatte, während jetzt das Porto in beiden Ländern annähernd gleich ist. Dieser Portoerhöhung steht eine Taxermäfsigung für Drucksachen gegenüber und zwar für Drucksachen bis 50 g von 4 auf 3 Heller, über 50 bis 100 g von 6 auf 5 Heller, so dafs nunmehr im deutsch-österreichisch-ungarischen Wechselverkehre für die beiden Richtungen auch in Bezug auf die Drucksachentaxe Gleichmäfsigkeit besteht.

Im inneren Verkehr Oesterreichs und im Wechselverkehre mit Ungarn, Bosnien und Herzegowina sind bei den Portosätzen für Postkarten und Drucksachen die gleichen Aenderungen eingetreten wie im Wechselverkehre mit Deutschland. Bei den Drucksachen sind aufserdem an die Stelle der bisherigen Gewichtsstufen von 50 bis 150 g, 150 bis 250 g solche von 50 bis 100 g, 100 bis 250 g getreten. Die ermäfsigten Portosätze für Packete bis $^1/_2$ kg von 12 Kreuzern in der 1. Zone und von 24 Kreuzern auf weitere Entfernungen im inneren Verkehr und im gegenseitigen Wechselverkehr Oesterreichs und Ungarns sind weggefallen und es besteht nunmehr auch für Drucksachen und Packete im Verkehre der drei Länder Oesterreich, Ungarn und Deutschland unter einander volle Uebereinstimmung. Es mag noch erwähnt werden, dafs für den inneren Verkehr Ungarns die bisherige Taxe für Postkarten (2 Kreuzer = 4 Heller) beibehalten worden ist und dafs für Drucksachen und Waarenproben ermäfsigte Sätze bestehen.

Nach Vorstehendem haben sich Taxermäfsigungen hauptsächlich ergeben für Drucksachen; Erhöhungen der Portosätze dagegen sind eingetreten im Verkehr Oesterreichs und Ungarns nach dem Auslande für Briefe, im Wechselverkehre dieser Länder unter einander und mit Deutschland für Postkarten. Die Taxermäfsigungen kommen lange gehegten Wünschen der Geschäftswelt entgegen. Die Portoerhöhungen halten sich in solchen Grenzen, dafs auch jetzt noch die Taxen für die betreffenden Gattungen von Sendungen in Oesterreich im Ganzen nicht höher sind als in den übrigen Ländern Europas. Ihre innere Berechtigung haben die Erhöhungen in dem Zwecke, dem sie zu dienen bestimmt sind und der für Oesterreich darin besteht, die Mittel zu gewähren zur Durchführung der lange hinausgeschobenen wichtigen und durchaus nothwendigen Neuordnung des Landpostdienstes.

Bisher mufste in Oesterreich in Orten mit nicht ärarischen Post-

ämtern*) für die Bestellung einer jeden Briefpostsendung eine Gebühr von 1 Kreuzer entrichtet werden; die gleiche Gebühr gelangte bei allen — auch den ärarischen — Postanstalten für die Bestellung einer jeden nach dem Landbestellbezirke gerichteten Briefpostsendung zur Erhebung. Diese nicht mehr zeitgemäfse Gebühr, welche den in Rücksicht auf den Verkehr ohnehin im Nachtheile befindlichen Bewohner der kleineren Orte und des platten Landes schwer belastete, ist mit dem 1. Januar 1900 abgeschafft worden. Die Mafsregel ist von der Landbevölkerung Oesterreichs freudig begrüfst worden; sie dient zur Erleichterung des Verkehrs und wird zweifellos eine bedeutende Zunahme in der Zahl der nach den kleineren Orten und auf das Land gerichteten Sendungen und so zugleich eine Vermehrung der Einnahmen der Verwaltung nach sich ziehen.

Gänzlich aufgehoben ist ferner das Zeitungsbestellgeld von 1 Kreuzer für jede Zeitungsnummer. Zur richtigen Würdigung dieser ebenfalls eine grofse Erleichterung in sich schliefsenden Neuerung ist gegenüber den deutschen Verhältnissen darauf hinzuweisen, dafs der österreichische Zeitungstarif im Ganzen höher ist als der gegenwärtige und der am 1. Januar 1901 in Kraft tretende deutsche Tarif und dafs in Oesterreich die Zeitungen von den Beziehern unmittelbar bei den Zeitungsunternehmungen bestellt werden müssen; diese haben die Zeitungen unter der Adresse der Bezieher zur Post einzuliefern. Eine weitere Erleichterung, die für den Zeitungsverkehr am 1. Januar 1900 eingetreten ist, aber nicht mit der Post zusammenhängt, besteht in der Aufhebung des Zeitungsstempels von 1 Kreuzer für jede Zeitungsnummer.

Im Zusammenhange mit der Aufhebung des Brief- und Zeitungsbestellgeldes bedurfte es der Neuregelung der Verhältnisse der Inhaber der nicht ärarischen Postanstalten (Postmeister, Postexpedienten, Postinhaberinnen), die bisher die erforderlichen Bestellkräfte aus den ihnen zufliefsenden Bestellgebühren zu unterhalten hatten. An die Stelle der bisherigen Vorschriften sind die folgenden getreten.

Die Inhaber der nicht ärarischen Postämter haben die im Unterbeamtendienst erforderlichen Verrichtungen gegen Bezug der bestimmungsmäfsigen Vergütungen unter ihrer Leitung, Haftung und Verantwortlichkeit besorgen zu lassen und zu diesem Zwecke eigene Postboten in der nöthigen Zahl anzunehmen und zu unterhalten. Der Betrag der Vergütung, aus der auch die Kosten für Dienstkleidung der Unterbeamten und die Beiträge für die Krankenversicherung und Altersversorgung zu bestreiten sind, richtet sich nach dem Umfange der Leistungen und der Klasse des Postamts. Die Festsetzung erfolgt gemäfs der Uebersicht auf der folgenden Seite.

Aufser der hiernach zu zahlenden Vergütung (Dienstpauschalien) beziehen die Inhaber der nicht ärarischen Postämter die Eilbestellgebühren und die Botenlöhne für Telegramme, deren Adressaten weiter als 1 km über den geschlossenen Ortsbereich hinaus wohnen, wenn die Telegramme durch eigene Boten bestellt werden.

Ferner sind die eigenen Bezüge der Inhaber der nicht ärarischen Postämter mit bedeutenderem Geschäftsumfange

*) Unter den ärarischen werden solche Postanstalten verstanden, bei denen der Dienst durch staatliche Beamte und Unterbeamte wahrgenommen wird, während die bei den nicht ärarischen Postanstalten den Dienst versehenden Personen nicht die Eigenschaft von Staatsbeamten besitzen. Hinsichtlich des Verkehrsumfanges entsprechen die ärarischen Postanstalten etwa den Postämtern I und II der deutschen Reichs-Postverwaltung, die nicht ärarischen den Postämtern III und den Postagenturen. Im Jahre 1897 waren in Oesterreich vorhanden: 436 ärarische, 5318 nicht ärarische Postanstalten.

Durchschnittliche Arbeitsleistung wöchentlich	Bei Postämtern der Klasse I Kronen	II Kronen	III Kronen	IV Kronen	V Kronen
bis zu 10 Stunden......	200	180	160	150	140
über 10 bis 18 -	336	308	280	266	252
- 18 - 34 -	504	462	420	399	378
- 34 - 50 -	672	616	560	532	504
- 50 - 65 -	840	770	700	665	630.

(Postmeister) in einer den heutigen Verhältnissen entsprechenden Weise aufgebessert worden, womit die langjährigen Wünsche der Betheiligten endlich Erfüllung gefunden haben. Die aus diesem Anlafs und durch die Neuordnung des Landpostwesens erwachsenen Ausgaben belaufen sich auf rund 4 Millionen Kronen jährlich; nach den angestellten Berechnungen wird diese Summe voraussichtlich durch die Mehreinnahmen, welche in Folge der oben erwähnten Tariferhöhungen zu erwarten sind, voll gedeckt werden.

11. Von der jüngsten Polarforschung.

Von Herrn F. Mewius in Berlin.

Als Andrée seinen Flug ins Ungewisse wagte, that er dies in der festen Ueberzeugung, dafs es mit den bisherigen Methoden nicht gelingen werde, den Nordpol zu erreichen; berücksichtigt man, welche Menge Expeditionen schon zu Schiff oder Schlitten versucht haben, an dieses Ziel zu gelangen, so wird man seine Ansicht nicht unbegründet finden. Mehr Erfolg versprach sich Andrée vom Luftballon, der wenigstens nicht beim Fluge in luftigen Höhen mit dem Haupthindernifs aller Expeditionen, dem Eise, zu rechnen hatte. Leider deuten alle Anzeichen darauf hin, dafs dieser erste Versuch, das Nordpolproblem mittelst Luftballons zu lösen, mifsglückt ist.

Andererseits hat der Verlauf der letzten Polarexpeditionen wieder deutlich gezeigt, wie unzulänglich die den Expeditionen auch sonst zu Gebote stehenden Mittel den Naturgewalten der Eisregion gegenüber sind, sobald es sich darum handelt, die höchsten nördlichen Gebiete zu erreichen.

Die Amerikaner Wellmann und Peary hatten sich die Erforschung des Nordpols zum Ziele gesetzt, wobei Wellmann das Franz Josef-Land als Ausgangspunkt nahm, während Peary vom Smithsund aus vorging. Letzteren Weg benutzte auch der Norweger Swerdrup, dessen Operationsgebiet Nordgrönland bildet. Alle drei Expeditionen waren schon im Sommer 1898 abgefahren, um, wie üblich, bei den eigentlichen Ausgangspunkten zu überwintern und dann frühzeitig die Schlittenreisen oder die weitere Thätigkeit zu beginnen.

Wellmann, der von dem Winterquartier an der Südküste von Franz-Josef-Land bereits Mitte Januar v. J. aufbrach, kam nur bis zum 82. Breitengrad, also noch nicht einmal bis zur nördlichsten Spitze von Franz Josef-Land. Als er Mitte März mit seiner Schlittenexpedition auf der Eisdecke

etwas östlich vom Rudolf-Land Rast machte, begann sich plötzlich das Eis zu »schrauben«. Ringsherum thürmten sich Eisschollen zu einer Mauer auf und man mufste schleunigst einen Theil der Schlitten mit Proviant und Hunden über den Eiswall bringen. Nachdem man wieder zurückgeklettert war, um das Uebrige zu bergen, stürzte die Eismauer ein, alles unter sich begrabend; auch ein Theil der Hunde, der unentbehrlichen Zugthiere bei Schlittenreisen im arktischen Norden, fanden hier ein Eisgrab. Bei dieser Gelegenheit erhielt Wellmann eine so ernstliche Verletzung am Fufse, dafs er noch nach Monaten an Krücken gehen mufste. Von einer Fortsetzung der Reise gegen Norden konnte unter solchen Umständen keine Rede sein; die Expedition wäre indefs bei der Beschaffenheit des Eises auch wohl ohnehin nicht weit gekommen.

Ebenso wenig Glück wie Wellmann hatten Peary und Swerdrup auf dem amerikanischen Nordpolwege, dem Smithsund mit seinen Verlängerungen, der, die Baffinsbai mit dem Polarmeere verbindend, anscheinend einen günstigen Weg zum Nordpole darstellt, weil weit vorgeschobene Landmassen — hier Nordgrönland und westlich davon Grinnell-Land — die besten Vorbedingungen für ein erfolgreiches Vordringen zum Pole bieten. Und doch stellt der Smithsund in Wirklichkeit einen der schwierigsten Nordpolwege dar; er ist der Schauplatz der erschütterndsten Dramen, die sich seit dem Untergange der Franklinschen Expedition in den Polargebieten abgespielt haben. Hier war es, wo die Kanesche Expedition, die, nach Franklin suchend, mit ihrem Schiffe bis auf 78° 43', mitten in den Smithsund, kam, schliefslich aber ihr Fahrzeug verlassen mufste, bis es ihr nach fürchterlichen Leiden und Entbehrungen und unter Verlust mehrerer Theilnehmer mit Hülfe ihrer Boote gelang, die nördlichste dänische Colonie zu erreichen. In diesen Gewässern erlitt auch die »Polaris« der Hallschen Expedition, die Anfangs eine so glückliche Reise gehabt — denn sie kam mit ihrem Fahrzeuge bis zu der hohen Breite von 82° 16' — Schiffbruch, worauf die unfreiwillige Trennung der Besatzung und die abenteuerliche Heimreise folgte. Die eine Hälfte hatte sich in die Boote gerettet, die andere trieb auf einer Scholle in achtmonatiger Irrfahrt bis Labrador hinab; gleichwohl wurden schliefslich Alle wie durch ein Wunder gerettet. Dann folgte etwa zehn Jahre später, zu Beginn der achtziger Jahre, der grauenhafte Schlufsverlauf der Greelyschen Expedition, von deren 25 Mann nur sieben kurz vor dem Hungertode gerettet wurden.

An den Smithsund knüpfen sich indefs auch glänzende Erfolge der Polarforschung. Hier drang das eine Schiff der unter Nares' Befehl stehenden englischen Nordpolexpedition von 1875 bis auf 82° 24', also noch weiter als die »Polaris«, vor und überwinterte in diesem hohen Breitengrade; bei den Schlittenreisen, die im folgenden Frühjahre stattfanden, erreichte A. H. Markham sogar 83° 20' 26". Doch lange sollten die Engländer den bis dahin gewahrten Ruhm, dem Pole am nächsten gekommen zu sein, nicht haben; er wurde ihnen von dem Amerikaner Leutnant Lockwood, einem Theilnehmer der Greelyschen Expedition, entrissen, indem dieser bis auf 83° 24' vordrang. Auch er fand endlich seinen Uebermann in Fridtjof Nansen, welcher den bis dahin nördlichsten Punkt der Erde, von Menschen erreicht, gleich um etliche Grade, oder genauer bis auf 86° 13' 6", vorschob.

Immerhin ist aus alledem ersichtlich, einen wie schwierigen und gefährlichen Nordpolweg der Smithsund bildet. Man konnte daher gespannt sein, was hier Swerdrup mit seinem »Fram« ausrichten würde. Jedoch wiederum hat sich der Smithsund von einer schlimmen Seite gezeigt, denn Swerdrup kam, als er im Sommer 1898 längs der Küste von Ellesmereland einen Durchgang durch das Eis suchte, nur bis

zum Kap Sabine, das beim 78. Breitengrade liegt. Hier ging er in einer Bucht ins Winterquartier, aus dem er sich erst Anfang August 1899 zu befreien vermochte. Abermals sperrte undurchdringliches Eis den Weg gen Norden und so fuhr Swerdrup einstweilen zu dem gegenüber auf der grönländischen Seite liegenden Foulkefjord, wo er die Pearysche Expedition antraf. Letztere hatte gleichfalls an der Küste von Ellesmereland überwintern müssen, doch war es Peary gelungen, sein Schiff etwa 50 englische Meilen nördlicher als Swerdrup seinen »Fram« zu bringen. Am 12. August v. J. trennten sich beide Expeditionen; Peary ging zum Kap York, im Norden der Melvillebai, um sich bei den dort wohnenden Eskimos mit Hunden zu versehen, dann zur Ueberwinterung zum Foulkefjord zurückzukehren und im nächsten Frühjahre den Versuch, nordwärts zu kommen, von neuem zu wagen. Swerdrup wollte nochmals vor der Ueberwinterung versuchen, sein Schiff bis in die Nähe des Polarmeers zu bringen; auch hegte er den Plan, nöthigenfalls mit einem Theile der Expedition zu Schlitten längs der nördlichen Grenzen Grönlands zur Ostküste zu reisen, wo der »Fram« die Schlittenexpedition im nächsten Sommer abholen soll.

Mit weit besserem Erfolg als die bisher erwähnten arbeiteten zwei andere Polarforscher, nämlich Nathorst und Amdrup. Erstere Expedition war auf Anregung des Professors Nathorst in Stockholm, eines der thätigsten und erfolgreichsten Polarreisenden Schwedens, zu Stande gekommen und verfolgte hauptsächlich die Aufgabe, in den Gebieten Ostgrönlands, die 1869/70 von der deutschen Nordpolexpedition besucht worden waren, Nachforschungen nach Andrée auszuführen. Amdrups Expedition dagegen bildet ein Glied der grofsartigen Forschungsthätigkeit, die Dänemark seit über 20 Jahren in Grönland entfaltet und der zu danken ist, dafs die grönländische Westküste, so weit sich die dänischen Colonien erstrecken, hinsichtlich ihrer geographischen und Naturverhältnisse jetzt besser bekannt ist als irgend ein anderes Polargebiet der Erde. Auch auf der unteren Hälfte der Ostküste hat Dänemark bedeutende Forschungen ausgeführt, die jetzt durch die Amdrupsche Expedition eine erhebliche Ergänzung erfahren. Es galt, den so gut wie unbekannten Küstenstrich zwischen Angmagsalik und dem Scoresbysund, ein Gebiet, das zwischen dem 65. und 70. Breitengrade liegt, zu bereisen; diese Aufgabe hat Marineleutnant Amdrup, indem er im Sommer 1899 von Angmagsalik aus nordwärts wanderte, etwa bis zur Hälfte erfüllt; die übrige Strecke soll, wie dies auch von vornherein im Plane lag, von der im Sommer 1900 auszusendenden zweiten Expedition zurückgelegt werden, wobei die Wanderung in umgekehrter Richtung, also vom Scoresbysund aus, beginnt. Amdrups Bereisung des erwähnten Küstenstrichs, der verschiedene kürzere Schlittenreisen vorausgingen, bildet eine aufserordentliche Leistung. Von den unsäglichen Mühen, die mit derartigen Reisen verbunden sind, erhält man einen Begriff, wenn man hört, dafs die Schlittenexpeditionen schon Anfang Februar in grimmigster Kälte begannen, dafs man bei Schneestürmen im Freien campiren mufste, dafs die Schlitten oft in Schneespalten geriethen, wo man sie nur unter gröfsten Anstrengungen wieder herauszuholen vermochte, und dafs die Expedition mehrmals auf dem Eise einbrach und einzelne der Theilnehmer in höchste Todesgefahr geriethen. Am Endpunkte der Reise entdeckte die Expedition neben einer tiefen Schlucht eine grofse Eskimohütte, in der sich den Eintretenden ein unheimlicher Anblick bot; sämmtliche Insassen, Männer, Frauen und Kinder, lagen todt auf den Schlafplätzen. Ob Hungersnoth oder eine Seuche diese Eskimos dahingerafft hatte, ist schwer zu entscheiden, dagegen steht so viel fest, dafs die Umgekommenen zu den Es-

kimos gehörten, die vor einem Menschenalter von Angmagsalik aus längs der Küste nordwärts wanderten. Ein Theil von ihnen kehrte bald wieder zurück, der andere Theil blieb dort oben, um endlich im Kampfe gegen die kärgliche Natur zu unterliegen.

Von noch gröfserer Ausdehnung als die vom Marineleutnant Amdrup durchwanderte Küstenstrecke ist das Gebiet, das Professor Nathorst mit seinem Schiffe »Antarctic« befuhr. Ehe sich diese Expedition, die im Mai v. J. Schweden verliefs, der grönländischen Ostküste zuwendete, besuchte sie die Insel Jan Mayen, deren kolossaler, 2545 m hoher Vulkan sich den Ankömmlingen in überwältigender Schönheit zeigte. Die beste Kenntnifs von der Insel verdanken wir noch immer der österreichischen meteorologischen Expedition von 1882/83, die hier 13 Monate hindurch zubrachte und von der sich noch die Wohn-, Beobachtungs- u. s. w. Gebäude bis auf den heutigen Tag erhalten haben, wenn sie auch allmählich zu verfallen beginnen.

Nach Erledigung einer Reihe wissenschaftlicher Arbeiten steuerte die Nathorstsche Expedition zur grönländischen Ostküste, die sie auch, glücklich die mächtige Eistrift durchbrechend, die hier unaufhörlich die aus dem Nordpolbecken kommenden Eismassen entlang führt und Eisfelder von mehreren Quadratkilometern Umfang enthält, in verhältnifsmäfsig kurzer Zeit in der Nähe des 75. Breitengrads erreichte. Dort begannen sogleich die Nachforschungen nach Andrée, indem sich die Expedition, alle Inseln und Küstenpunkte untersuchend, wo man Spuren der Vermifsten erwarten konnte, langsam in südlicher Richtung bis zum 70. Breitengrade hinab bewegte. Auch der Platz an der Sabineinsel, wo einst vor 30 Jahren die »Germania« der deutschen Nordpol-Expedition von 1869/70 ihre lange Ueberwinterung durchgemacht hatte, wurde besucht; denn wäre Andrée in diesen Theil Grönlands verschlagen worden, so hätte er sicher versucht, zum Winterquartier der Deutschen zu kommen, da er hier so manche Hülfsmittel für eine etwaige Ueberwinterung finden konnte. Noch standen, wenn auch in ruinenartigem Zustande, die Gebäude, die s. Z. von den Deutschen für astronomische und magnetische Beobachtungen errichtet wurden, aber nichts deutete darauf hin, dafs hier in neuerer Zeit oder überhaupt seit der Ueberwinterung der Deutschen ein menschliches Wesen einen Besuch abgestattet hatte.

Auf Anregung des Dr. Fridtjof Nansen legte Professor Nathorst an einer geeigneten Stelle der Walrofsinsel, die unweit der Sabineinsel liegt, ein Depot für Swerdrup an, so dafs Letzterer einen guten Rückhalt findet, im Falle er seine Absicht, bis zur Ostküste zu wandern, ausführt. Dieses Depot enthält nicht nur Nahrungsmittel, Kleider u. s. w., sondern auch alle nöthigen Hülfsmittel zur Herstellung von Schlitten, Kajaks, Schuhzeug u. a. m., so dafs Swerdrup und seine Begleiter keine Noth zu leiden brauchen, auch wenn sie dort vom Schiffe abgeschnitten werden sollten.

Einen wesentlichen Theil ihres Aufenthalts in Ostgrönland widmete die Nathorstsche Expedition wissenschaftlichen Forschungen, wofür sowohl die geographischen wie die Naturverhältnisse ein reiches Arbeitsfeld bilden.

Ganz besonders erfolgreich verlief die Reise in den Kaiser Franz-Josef-Fjord; sie führte zur Entdeckung eines neuen mächtigen Fjordsystems, das anscheinend von nicht geringerem Umfang als der Kaiser Franz-Josef-Fjord ist. Dieser letztere, bekanntlich von der deutschen Nordpolexpedition von 1869/70 entdeckt, stellt ein prachtvolles Fjordgebiet dar, dessen Ufer von Gebirgen eingefafst werden, die sich durch grofsen Farbenreichthum auszeichnen. Unzählige Eisberge in allen Gröfsen und oft von den phantastischsten Formen bedecken seine weite Wasserfläche. Dem Fahrzeuge der deutschen Nordpolexpedition, der

»Germania«, war es s. Z. nicht vergönnt gewesen, weiter als etwas über die Hälfte in den Fjord einzudringen, da der schadhafte Zustand des Kessels eine Weiterfahrt verbot. Es ankerte bei der Payerspitze, dem Gebirge, das von Payer und zwei anderen Mitgliedern der Expedition bestiegen worden war und einen guten Ueberblick über den Kaiser Franz-Josef-Fjord gewährt. In der Ferne hatten die Bergbesteiger mehrere Wasserarme erkannt, von denen sich der eine nach Süden zu wenden schien, und schon damals kam Payer zu der Ansicht, dafs der Fjord mit dem südlicher belegenen Davissund in Verbindung stehen müsse. Diese Ansicht hat ihre volle Bestätigung gefunden. Als die Nathorstsche Expedition in den von der Südseite des Kaiser Franz-Josef-Fjords, gleich hinter der Payerspitze, ausgehenden Arm fuhr, von dem man erwartete, dafs er bald enden würde, machte man nach kurzer Fahrt die Entdeckung, dafs sich das Schiff in einem richtigen Sunde befand. Allmählich wurde die Wasserstrafse breiter und endlich erblickte man eine mächtige Wasserfläche, die im Süden von hohen zackigen und mit Gletschern bedeckten Gebirgen begrenzt war. Man hatte ein ganz neues Fjordgebiet entdeckt; es zeichnete sich ebenso wie der Kaiser Franz-Josef-Fjord durch hervorragende Naturschönheit aus. Das neuentdeckte Gebiet erhielt den Namen König Oskar-Fjord. Es stellte sich in der That heraus, dafs der Davissund den südlichen Ausläufer des neuen Fjordgebiets bildet.

Das Ergebnifs der Amdrupschen und der Nathorstschen Polarexpedition in geographischer Beziehung besteht also in einer wesentlichen Bereicherung unserer Kenntnifs über die Küstengestaltung Ostgrönlands; gelingt es Swerdrup ebenfalls, sein Programm durchzuführen, dann wird die Gesammtkarte von Grönland in ihren äufseren Umrissen bald vollständig sein. Im Uebrigen hat der Verlauf der letztgenannten Expedition und der Pearyschen Expedition wieder klar gezeigt, wie unberechenbar die Eisverhältnisse der Polargebiete sind und wie sehr der Erfolg der Polarreisenden vom Glücke abhängt. Hoffen wir, dafs beide Expeditionen im weiteren Verlauf ihrer Reise mehr als bisher davon begünstigt werden.

---

12. Bilder aus der sächsischen Postgeschichte.

(Schlufs.)

IVa. Unterhandlungen mit der Taxisschen und der Preufsischen Postverwaltung im 18. Jahrhundert.

Auch nach dem Uebergange des Postwesens in unmittelbare Staatsverwaltung dauerten die Streitigkeiten mit den fremden Postverwaltungen fort. So wurde 1716 die beabsichtigte Vermehrung der Fahrten des Frankfurter Postkurses durch einen Reichshofrathsbeschlufs untersagt und 1725 dieser Post sogar die Durchfahrt durch Erfurt verboten. Sachsen suchte sich zu helfen, indem es die Post auf einen anderen Kurs, der weimarisches Gebiet nicht berührte, verlegte. Weitere Schwierigkeiten führten 1731 schliefslich zur Aufhebung dieser Post. Sachsen überwies in Folge dessen von nun an die Briefschaften nach Frankreich nicht mehr den Taxisschen Posten. Erst 1742 kam mit dem Fürsten Taxis ein Vertrag zu Stande,

durch welchen den sächsischen Posten die Durchfahrt durch Erfurt wieder gestattet und eine wöchentlich sechs Mal verkehrende »Journaliere« von Dresden über Leipzig nach Frankfurt (Main) zum Anschlufs nach und von Paris eingerichtet wurde. Hierdurch sah sich die Preufsische Post geschädigt. Durch ein Geschenk von 100 Ducaten bewog sie das Taxissche Postamt in Nürnberg, die seither durch Sachsen geleiteten Briefschaften nach Norddeutschland auf das preufsische Postamt in Duderstadt abzuweisen. Um einen Gegendruck auszuüben, lieferte Sachsen die Briefe nach Frankreich nicht mehr an das Taxissche Postamt in Frankfurt (Main), sondern an die preufsische Postanstalt in Wesel aus. Die Streitigkeiten wurden endlich 1753 durch den zwischen Sachsen und dem Fürsten Taxis geschlossenen Haupt-Erläuterungs-Recefs beigelegt, wodurch die in früheren Verträgen getroffenen Vereinbarungen bestätigt wurden. Fürst Taxis verpflichtete sich ferner, die Briefe aus Italien und der Schweiz nach Norddeutschland sowie aus Nürnberg nach Sachsen ausschliefslich dem Ober-Postamt in Leipzig zuzuführen, während Sachsen die Verpflichtung übernahm, die Sendungen nach Frankreich nur den Taxisschen Posten auszuliefern. Auf Grund dieser Abmachungen entstand nunmehr ein ruhiges Verhältnifs zwischen den beiden Postverwaltungen. Zwar versuchte 1762 Fürst Taxis noch einmal, das sächsische Postwesen in seine Hände zu bringen, in der Voraussetzung, dafs das durch den siebenjährigen Krieg geschwächte Sachsen nachgeben würde; doch blieb auch dieser letzte Versuch ohne Erfolg. Nachdem 1803 das Haus Taxis durch den Reichsdeputations-Hauptschlufs in seinem Besitzstande festgelegt worden war, hatten die Streitigkeiten, die sich Jahrhunderte hindurch zwischen Sachsen und Taxis hingezogen hatten, ihr Ende erreicht.

Auch mit der Preufsischen Postverwaltung bestanden fortgesetzt Meinungsverschiedenheiten und Mifshelligkeiten, die insbesondere durch die Einrichtung der »gelben Kutsche« zu lebhaftem Streite angefacht wurden. 1716 hatte das Ober-Postamt in Leipzig zwischen diesem Orte und Braunschweig über Merseburg, Eisleben, Sangerhausen, Rofsla, Stolberg, Blankenburg und Wolfenbüttel ein Frachtfuhrwerk mit Personenbeförderung, die gelbe Kutsche, begründet. Nach und nach wurden dieser Kutsche die bisher über Halle geleiteten Briefsendungen nach Nord- und Westdeutschland zur Beförderung überwiesen. Hiergegen erhob Preufsen Einspruch und bahnte verschiedentlich Unterhandlungen mit Sachsen an, die sich bis zum Jahre 1756 hinzogen, aber zu keiner Einigung führten. Bald darauf brach zwischen Sachsen und Preufsen der Krieg aus, der natürlich allen weiteren Verhandlungen ein Ende machte. Erst 1766, drei Jahre nach Beendigung des Krieges, kam es zu neuen Berathungen in Dresden, die beiderseits mit ziemlicher Schärfe geführt wurden. Preufsen verlangte in erster Linie die Beseitigung der gelben Kutsche, die sich inzwischen zu einer stattlichen Fahrpost entwickelt hatte, ferner die Einrichtung der bereits 1710 und 1718 verabredeten Postverbindung zwischen Halle und Jena, die das Ober-Postamt in Leipzig absichtlich unterlassen hatte, weil es dadurch eine Ableitung des Verkehrs aus Süd- nach Norddeutschland auf die preufsischen Posten befürchtete. Nach vielen Erörterungen kam am 22. April 1767 ein Vertrag zu Stande. Die Aufhebung der gelben Kutsche erlangte Preufsen indefs nicht. Für die Gewährung der Durchfahrt durch preufsisches Gebiet wurde der preufsischen Postverwaltung aber die Hälfte der Erträgnisse dieser Kutsche zugebilligt. Da der Vertrag die Bestätigung des Königs von Preufsen nicht erlangte, so beobachtete das Ober-Postamt in Leipzig dessen Bestimmungen nur, soweit es ihm pafste. U. A. unterliefs es die Einrichtung der Post zwischen

Halle und Jena, wobei sich Preufsen schliefslich auch beruhigte. Die gelbe Kutsche wurde erst im Jahre 1808 in Folge der politischen Umwälzungen aufgehoben.

IV b. Zustand des Postwesens im 18. Jahrhundert.

Gleich nach dem Uebergange des Postwesens aus dem Pacht- in den Staatsbetrieb (1712) erschien unter dem Namen »Postordnung« eine Zusammenstellung der bis dahin erlassenen grundsätzlichen Bestimmungen über Regal, Vorrechte, Strafbestimmungen, Taxen u. s. w. oder im bunten Gemisch über alles dasjenige, was nach jetzigen Begriffen in ein Post-, ein Posttax-Gesetz oder in ein Reglement gehört. Den Postbeamten sollten nach § 1 für ihre dem commercio und gemeinem Wesen zu leistenden Dienste Privilegien und Ergötzlichkeiten ausgesetzt werden; darunter waren die Unterstellung der Beamten in Postsachen unter die ausschliefsliche Jurisdiction des Kammercollegiums (Ministerium), die Befreiung der Posthäuser von Einquartirung, Verschonung der den Dienst »wirklich exercirenden Postofficirer« von Contributionen, Geleits-, Zoll-, Brücken- und Fährabgaben begriffen. Die alten Vorrechte der Posten fanden sich bestätigt. Neu war die in der Postordnung aufgeführte Verpflichtung aller Fuhrleute und Bauern zur Pferdegestellung auf Verlangen der Post, der ein Verzeichnifs der Pferdebesitzer für jeden Ort zugefertigt werden mufste. Für die Bespannung von Extraposten galt die Vorschrift, dafs jeder Reisende mit der gleichen Zahl Pferde abzufahren hatte, wie er gekommen war; die Mindestzahl betrug drei. Wagte zur Umgehung dieser Vorschrift auf Anstiften ein Postillon ein Pferd vor der Station abzuspannen, so hatte er eine Gefängnifsstrafe von 8 Tagen zu gewärtigen.

Das Sachregister zur Postordnung würde wegen seiner Ausdrucksweise heut zu Tage zum Gegenstande des Spottes gemacht werden. Z. B. lautete bei »Licht« der Eintrag: »mufs beim Packen der Post zugegen sein« oder unter »Starke Hand« . . »damit sollen Postbeamte geschützt werden«.

Die Portofreiheit wurde zwar eingeschränkt, umfafste aber immer noch aufser den Briefen und Schachteln des Regentenhauses die von Statthaltern oder Geheimen Räthen ausgehende Correspondenz. Als von der Entrichtung des Portos befreiendes Rubrum deutete man auf der Aufsenseite der Sendungen den Inhalt mit »Königlichen Sachen«, »Bettelsachen«, »Schnepfenlieferungs-«, »Diebes-«, »Räuber- u. s. w. Sachen« an.

An den Taxen ward im 18. Jahrhundert wenig geändert. Für Briefe galten die alten Sätze, zum Theil mit kleinem Aufschlage, z. B. Berlin $2\frac{1}{2}$ (statt 2), Königsberg $7\frac{1}{2}$ (statt 6) Groschen für den »einfachen oder eintzelnen« Brief von einem ganzen, halben oder Viertels-Bogen. Obwohl kein Frankirungszwang bestand, hatten die Postmeister »stracks« bei der Aufgabe das Franko einzuziehen, damit um der wenigen Groschen willen der Brief, »wenn er zumahl unanständig«, nicht uneingelöst bleiben möge. Für Werthsendungen waren zu zahlen für jede 100 Thaler bis zur Entfernung von 3 Meilen 2 Groschen, von 4 bis 27 Meilen für je 3 Meilen 1 Groschen mehr, von 28 bis 30 Meilen aber 2 Groschen mehr, zusammen 12 Gr. Auf »Kaufmannswaaren« hatten die Postbeamten einen nach 1 bis 3, 4 bis 6, 28 bis 30 Meilen und nach dem Gewichte (bis 1, 2 bis 5, 6 bis 10, 11 bis 20, 50, 100 Pfund) abgestuften Tarif von 1 bis 124 Groschen anzuwenden. Auf »kostbare« Waaren war die doppelte Taxe zu entrichten. Aufserdem gab es eine Aktentaxe, wonach Akten-Packete, wenn sie bis 4 Pfund schwer waren, wie Briefe von 5 Loth, bis 5 Pfund wie solche von 6 Loth, also mit dem 5- bz. 6-fachen des einfachen Brief-Portos zu belegen waren. Das Personengeld betrug von Leipzig nach Berlin, je nachdem die Kutsche oder die Ordi-

nari-Post benutzt wurde, 3 Thlr. oder 3 Thlr. 23 Groschen, im Winter 4 Thlr. 10 Groschen, nach Frankfurt (Main) 8, Nürnberg 7 Thlr. Die Extraposttaxe war auf 8, die Ritt- und Expeditions-Gebühr bei Estafetten auf 12 Groschen für das Pferd und die Meile bemessen.

Postfuhr- und Postkurswesen zeigten gegen das vorangegangene Jahrhundert keine wesentlichen Verbesserungen. Die Wagen waren in Einrichtung und Bauart unverändert geblieben. Von Interesse dürfte die Nachricht sein, dafs damals an die Regierung Anregungen zur Ausscheidung des Personen- und Sachentransports aus dem Staatsbetriebe herangetreten sind, aber, weil die Privatbewerber natürlich nur die einträglichen Kurse übernehmen wollten, ohne Erfolg, da man postseitig nicht lediglich Finanzrücksichten walten liefs und den Verkehrszweig nicht den auf eigenen Nutzen allein bedachten Privatpersonen preisgeben wollte.

Die Posthalter erlaubten sich manche Uebergriffe, indem sie öfter statt Fahr- nur Reit- oder gar Fufsboten-Posten stellten oder die Passagiere viele Stunden lang unabgefertigt liefsen. Es wurde deshalb zur Einführung von Stundenzetteln — jede falsche Eintragung war unter eine Geldstrafe von 2 Thlrn. gestellt — und zur Bestrafung der Versäumnisse, die Stunde 1 Thlr., geschritten. Fiscalisch war die Posthalterei in Leipzig, später noch die in Schwarzenberg. Auf eine Posthalterei von 6 Pferden wurden damals 875 Thlr. jährlich an Kosten gerechnet. Bei der Uebernahme des Postfuhrwesens hatte der Posthalter nur eine Verhandlungsschrift »Prästanda« zu vollziehen. Verträge wurden auch späterhin nicht geschlossen.

Die Wegesäulen an den Poststrafsen liefs die Regierung in vier Gröfsenverhältnissen in Stein ausführen (Hermensäulen) und solche von $^1/_4$ zu $^1/_4$ Meile aufstellen. Der König Friedrich August hatte die Zeichnungen nach antiken Kunstformen 1722 selbst entworfen.

Aus dem Zeitungsgeschäfte der Post erzielte das Ober-Postamt Pachtsummen von 2400 (1720) bis 10000 Thlr. (1811). Der Pächter hatte insofern ein Monopol, als Niemand sonst politisch-historische Zeitungen im Lande drucken und verbreiten durfte.

In Bezug auf Personalverhältnisse ist aus dem 18. Jahrhunderte zu berichten, dafs von der Landesregierung nur die bei den Ober-Postämtern (Leipzig, seit 1715 Bautzen für die Oberlausitz) und bei dem Postamt in Dresden beschäftigten Beamten und Unterbeamten, im Uebrigen nur die Postamtsvorsteher angestellt wurden. Die Beamten erhielten Gehälter von 300 bis 1000 Thlr., die Unterbeamten bei jeder »Kuzsche« 50 Thlr.; die Briefträger waren auf den Bezug des Ortsbestellgeldes angewiesen. Den Postmeistern wurde neben einem geringen Gehalte (12 bis 100 Thlr.) als Einkommen eine Expeditions-Bauschsumme und ein Viertel der Porto- und Franko-Einnahme ihres Postamts gewährt. Sie hatten ihr Personal selbst anzunehmen und zu unterhalten. Bei der Besorgung des Fuhrwesens kamen die meisten zu Wohlstand. Die Leipziger Postschreiber standen mit den Postmeistern des Landes in gleichem Range. Im Jahre 1712 gab es in Leipzig 12 Beamte, 11 Unterbeamte. Die Postmeister trugen hellblauen Rock mit Degen und gelblederne Beinkleider als Uniform, die Postillone gelben Rock mit blauen Aufschlägen und Armschild. Bei feierlichen Gelegenheiten (z. B. 1763 beim Einbringen der Friedensnachricht) ritten 24 bis 32 Postillone dem Courier, bei Hochzeiten im Herrscherhaus aufserdem viele berittene Beamte dem Zuge voraus.

Die sächsische Postverwaltung war stets auf Wirthlichkeit bedacht. Sie erzielte zu Ende des 18. Jahrhunderts Ueberschüsse von rund 200000 Thlrn. jährlich. Im Inneren der Posthäuser — Miethe für Geschäftsräume scheint nirgends gezahlt worden zu sein, die Rechnungen führen keine Ausgabe dafür auf — mag die Einrichtung

manches zu wünschen übrig gelassen haben; für Amtskosten, Drucksachen und Ausstattung zusammen verausgabte die Post im Jahre 1774 nur 3000 Thlr. Der Ersatztitel erforderte fast die gleiche Summe.

Die Post erfreute sich allgemein besonderer Werthschätzung. In einem Gedichte finden sich für sie Beiwörter wie: die edle Post, ein Ruhm vor Land und Leute, das rechte Aug im Staat, ein Pharus, ein umfassender Geist u. s. w.

V. Die sächsische Post von 1815 bis 1867.

Im letzten Abschnitte des Bestehens einer selbständigen Verwaltung war die königlich sächsische Post auf den jetzigen Umfang des Königreichs und das Herzogthum Sachsen-Altenburg beschränkt. Die Friedenszeit brachte die Grundlage zu einer ruhigen stetigen Weiterentwickelung des Postwesens.

Die Verhältnisse mit Preufsen wurden durch Verträge von 1815, 1821, 1834 und 1850, diejenigen mit der Thurn und Taxisschen Postverwaltung durch Verträge von 1818, 1845 und 1851 geregelt. Zwischen 1815 und 1821 kam es noch einmal zu Reibereien, weil die preufsische Verwaltung die für Sachsen bestimmten Briefe aus Hamburg und Bremen nicht über Halle, einen Weg, für dessen Benutzung die sächsische Post je 1 1/2 Groschen Transitgebühr zu beziehen gehabt hätte, sondern über Merseburg, wo der Antheil nur je 3/4 Groschen betrug, zu leiten pflegte. Sachsen hatte seinerseits die aus Leipzig herrührenden Briefe für Hamburg und Bremen nicht über Preufsen, sondern über die Gebiete der Thurn und Taxisschen Verwaltung geschickt, um mehr Porto-Entschädigung herauszuschlagen. Erst 1845 verstand sich die letztbezeichnete Verwaltung dazu, zur Gleichstellung des Portos nach den Hansestädten mit den über Preufsen zu zahlenden Sätzen die Hand zu bieten. Inzwischen hatte die auf Aneignung möglichst hoher Porto-Antheile gerichtete Sucht der Verwaltungen zu den wunderbarsten Speditionsvorschriften Anlafs gegeben. Mit Preufsen hatte Sachsen seinen Postfrieden, der nicht wieder gestört wurde, durch den Vertrag von 1821 (Nagler) geschlossen. Dieser führte die gültig gebliebenen Grundsätze der Portotheilung nach Mafsgabe der gegenseitigen Leistungen und billige Tarife ein.

Der Frieden führte mit den Verträgen von 1850/51 zur Einheit, Sachsen in den deutsch-österreichischen Postverein aufnehmend.

Ein Postgesetz erhielt, da man sich über die Art der Ersetzung jener alten Postordnung früher nicht hatte einigen können, Sachsen erst 1859. Das Postregal erstreckte sich noch auf den Personen- und Postsachentransport. Für die Ueberlassung eines Theiles vom Personenverkehr erhielt die sächsische Postverwaltung, für welche von 1815 ab das Ober-Postamt in Leipzig die einzige Landesbehörde für Postsachen bis zum Aufhören der Selbständigkeit (1867) blieb, von den Privatbahnen Entschädigungen, welche der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie gegenüber auf 10 000 bis 15 000 Thaler jährlich bemessen waren. Selbst die Posthalter bekamen Vergütungen für ihre Einbufsen von den Gesellschaften. Dabei durften die Bahnen nur Packete über 20 Pfund zur eigenen Beförderung annehmen. Für die Fortschaffung des Bahnpostwagens nebst Brief- und Zeitungspost sowie der Packete bis 1/2 Pfund erhielten die Bahnen nichts, für die Beförderung der im Bahnpostwagen befindlichen schwereren Packete 75 vom Hundert des Frachttarifs. Ihrerseits beförderte die Post die Sendungen in Eisenbahnangelegenheiten portofrei. Für die Verhältnisse zwischen Post und den Staatsbahnen gab es keine gesetzlichen Vorschriften; es konnte darauf verzichtet werden, weil beide Verhehrsinstitute dem Finanzministerium zugewiesen waren, die

Regelung also kurzer Hand im Ministerium erfolgte.

Von den im Postgesetze von 1859 der Post eingeräumten weiteren Vorrechten ist die Concessionsfreiheit der »Post-Wirthschaften« und die Verpflichtung der Privat-Fuhrunternehmer zur unentgeltlichen Mitnahme von Briefbeuteln zu erwähnen. Die Gewährleistungsfrist der Post wurde auf 6 Monate ausgedehnt, die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses im Gesetz ausdrücklich anerkannt.

Die Taxen setzte eine Posttaxordnung von 1859 wie folgt fest:

a) für einfache Briefe (1 Loth) bis 5 Meilen $^1/_2$ Neugroschen, über 5 Meilen 1 Neugroschen; für Briefe im Gewichte von mehr als 1 Loth das Doppelte der einfachen Sätze; für Ortsbriefe jedoch allgemein nur $^1/_2$ Neugroschen; für Drucksachen 3 Pfennig für das Loth; für Waarenproben bis 2 Loth das einfache Briefporto;

b) für Packete auf je 5 Meilen und jedes Pfund 2 Pfennig, mindestens aber das doppelte Briefporto, mithin 2 Neugroschen über, 1 Neugroschen bis 5 Meilen; Bücher ca. 25 v. H. billiger;

c) die Werthversicherungsgebühr betrug bis 15 Meilen $^1/_2$ Neugroschen, über 15 Meilen 1 Neugroschen für je 100 Thaler; daneben war für Geldsendungen das Brief- oder Packetporto zu zahlen.

Sachsen wurde in der Billigkeit des Portos von keiner deutschen Postverwaltung übertroffen.

Die Telegraphie stand mit der Post nicht in einheitlicher Verwaltung; doch gab es auch in Sachsen vereinigte Post- und Telegraphenanstalten, die in Bezug auf Telegraphie der Direction der Staatstelegraphen in Dresden unterstanden. Zufolge des Friedensschlusses 1866 wurde die Telegraphie an Preufsen abgetreten.

Im Postkurswesen begegnen wir einer neuen Einrichtung in den seit 1824 bestehenden Eilposten. Sie entsprachen den heutigen Personenposten. Es wurden dazu leichte und bequeme Wagen benutzt, das Stück zu 845 Thalern; für die Meile (7500 m), welche in 50 Minuten zurückgelegt werden mufste, stellte sich das Personengeld auf 8 Groschen, während für die »Diligence«, worunter eine bessere Fahrpost bz. Omnibus zu verstehen war, 6 Groschen und für die gewöhnliche Fahrpost 4 Groschen, mit Ausschlufs des Postillonstrinkgeldes von 1 Groschen die Meile, zu entrichten waren. Posten gab es in Leipzig im Jahre 1845 186 ankommend und ebensoviele abgehend. Das erste Bahnpostbüreau wurde 1851 für den Kurs Leipzig-Hof in Betrieb genommen. Beschwerdebücher sind 1814 zur Einführung gelangt. Die den Posthaltern gewährten Fuhrkostensätze waren reichlich bemessen. Sie erhielten z. B. für Eilposten, nur in einer Richtung beladen, 12 Groschen für Pferd und Meile, für Extraposten (seit 1859) je $12^1/_2$ Groschen vergütet. Aufserdem war bei jedem Anwachsen der Futterpreise die Gewährung von Beihülfen üblich. Die Posthalter wurden als Staatsdiener verpflichtet, sie durften die Uniform eines Postmeisters II. Kl. oder eines Postverwalters tragen.

Von Neuerungen im Betrieb ist die Einführung einer Landbestellung von Interesse. Während zuvor nur nach Bedarf und zum Satze von 25 Pfennig Botenlohn für die Stunde eine Abtragung von Sendungen nach dem Lande stattgefunden hatte, liefs man vom Jahre 1859 ab die meisten Orte, von 1862 ab jeden Landort werktäglich einmal belaufen. 1865 legten die sächsischen Landbriefträger bereits 843 251 Wegstunden zurück. Für jeden Brief hatten die Landbewohner 5 Pfennig Bestellgeld zu zahlen.

Das Zeitungswesen übernahm, nachdem die Pachtsumme bis 16 000 Thaler gestiegen war, der Staat im Jahre 1830 in eigene Verwaltung. Die Redaction der Leipziger Zeitung wurde jedoch von der »Spedition« getrennt. Man gewann die Postamtsvor-

stände durch Gewährung eines Rabatts von 50 v. H. des Erlafspreises zur Anwerbung neuer Bezieher. Im Jahre 1849 wurde dann die Herausgabe und der Verlag der Zeitung vom Postressort abgezweigt. Es verblieb der Post der Vertrieb aller durch sächsische Posten zu beziehenden Zeitungen, zu deren Bearbeitung ein Hauptzeitungsbüreau in Leipzig (jetzt Postamt 10) eingerichtet wurde.

Für den Bestelldienst führte das Ober-Postamt (von 1843 ab Ober-Postdirection) in Leipzig und Dresden Stadtposten ein. Bei frankirten Briefen wurde seit 1864 Bestellgebühr nicht mehr erhoben. Postanstalten gab es im Jahre 1867 244, sächsische Postbeamte 862, Unterbeamte 1248. Es entfielen (1864) auf den Kopf der Bevölkerung in Sachsen 11,6 Stück Postsendungen (in Preufsen nur 10).

In den letzten Jahrzehnten ihres Bestehens war die Verwaltung auch für Beschaffung besserer Diensträume besorgt, oft durch Errichtung neuer fiscalischer Bauten die Möglichkeit erst herbeiführend. Es wurden vom Norddeutschen Bunde 31 staatliche Posthäuser übernommen.

Die Ober-Postdirection hatte die Verfassung einer Collegialbehörde, stimmberechtigte Mitglieder waren der Vorsteher und die vier Ober-Postamts-, später Ober-Posträthe. Daneben wurden der Behörde Assessoren und Referendare zugewiesen. Postinspectoren gab es seit 1849; darunter einen Posthalterei-Inspector. Dem Ober-Postdirector war der Rang der Räthe II. Kl. (Generalmajor, Geheime Räthe) eingeräumt. Einen längere Zeit hindurch gehegten Plan, zwischen die Ober-Postdirection und die Orts-Postanstalten eine Mittelbehörde »Districtsämter« einzuschieben, liefs man als unpraktisch fallen. Ebensowenig gelang es Dritten, die oft angestrebte Absicht der Errichtung eines Ober-Postamts in Dresden durchzusetzen.

Bei den gröfseren Aemtern besafsen alle Beamte und Unterbeamte die Staatsdiener-Eigenschaft, bei kleineren nur der Vorsteher und der etwa vorhandene Sekretär. Im Jahre 1835 schrieb das Ober-Postamt die Ablegung einer Aufnahmeprüfung für Postaccessisten vor, d. h. Personen, die in den höheren Klassen gelehrter Schulen bereits einen guten Grund in den Wissenschaften gelegt hatten und im Stande sein mufsten, ihren Unterhalt bis zur Anstellung aus eigenen Mitteln zu bestreiten; der vorangegangene »Accefs«, etwa von einjähriger Dauer, hatte bei einem kleineren Postamt in der Stellung eines Privatbeamten des Postmeisters stattzufinden, nach Ablegung der Prüfung durfte der Beamte zum Dienste bei einem gröfseren Amte verstattet werden. Der Anstellung im Königlichen Postdienste hatte die Ablegung einer zweiten Prüfung, des umfänglichen »Staatsexamens«, voranzugehen, das sich auf alle Zweige der Postwissenschaft erstreckte. Jeder Beamte, der sich verheirathen wollte, mufste ein Einkommen von mindestens 400 Thalern nachweisen. Nach Einführung der Prüfungen kam die früher mehr üblich gewesene Verwendung invalider Offiziere in Postmeisterstellen allmählich in Wegfall. 1867 waren nur noch zwei derartige Postmeister im Dienste. An Diensteinkommen erhielten der Ober-Postdirector 2700 Thaler neben freier Wohnung, die Räthe 1400 bis 1900 Thaler, die Vorsteher der Hauptpostämter in Dresden und Leipzig neben freier Wohnung 1600 Thaler, die Inspectoren 900 Thaler, Postmeister 400 bis 1400 Thaler, Ober-Sekretäre 550 bis 800, Sekretäre 420 bis 550, Assistenten 330 bis 425 Thaler.

Der Verwaltung gelang es, aus dem Postwesen erhebliche Ueberschüsse zu erzielen: 274752 Thaler in 1850; 424529 Thaler in 1865. Dieser Betrag stellte einen sehr hohen Procentsatz der Gesammt-Einnahmen dar: 1865 23 v. H., 1850 sogar 59 v. H., (in Preufsen in demselben Jahre 13 v. H.) An Altenburg wurde für Ueberlassung der Landespost ein Betrag von 6000 Thalern jährlich gezahlt.

13. Die Muskatnufs und die Bandainseln.

Wenn durch die Hochfluth des modernen Büchermarkts ein Werk auf unsern Schreibtisch gelangt, das auf 640 grofsen Druckseiten nichts als die kleine unscheinbare Muskatnufs behandelt, so gehen wir wohl mit Mifstrauen daran, das Buch zu studiren; wenn wir aber finden, dafs es von Anfang bis zu Ende trotz aller Gelehrsamkeit interessant und fesselnd geschrieben ist, dafs es ungeahnte Einblicke in eine ferne Welt, in weit zurückliegende Epochen der Kultur- und Verkehrsgeschichte gewährt, so freuen wir uns aufrichtig der angenehmen Ueberraschung. Das Buch, das wir im Sinne haben, ist im Verlage von Wilhelm Engelmann in Leipzig erschienen und betitelt sich »Die Muskatnufs, ihre Geschichte, Botanik, Cultur, Handel und Verwerthung sowie ihre Verfälschungen und Surrogate. Zugleich ein Beitrag zur Culturgeschichte der Bandainseln von Dr. O. Warburg, Privatdocent der Botanik an der Universität Berlin, Lehrer am Orientalischen Seminar«. Indem wir an der Hand des mit liebevoller Sorgfalt geschriebenen Werkes einen Abrifs über den Gegenstand geben, hoffen wir unseren Lesern einen Dienst zu erweisen.

Nur schwer können wir uns heutzutage vorstellen, welchen Werth die Muskatnufs im Mittelalter, als man den Ort ihrer Herkunft noch nicht kannte und die Frucht nur selten in Europa anzutreffen war, besessen hat. Ein gewisses Geheimnifs umgab sie, die wunderbarsten Heilwirkungen schrieb man ihr zu, sie war ein würdiges Geschenk für Fürsten. »Ueber die Bedeutung,« sagt Dr. Warburg von den Muskatnüssen, »die sie als Handelsartikel, als landwirthschaftliches Object noch jetzt in Anspruch nehmen dürfen, liegt als magischer Schein ihre grofse Vergangenheit gebreitet, Reminiscenzen an das Entdeckungszeitalter, an blutige Kriege zwischen den Völkern Europas um die coloniale und commercielle Machtstellung, an heldenmüthige, mit der Vernichtung endende Kämpfe der Eingeborenen, an ein bis zum Aeufsersten ausgebildetes Monopolsystem, an den Glanz und den schmachvollen Zusammenbruch der gröfsten kaufmännischen Gesellschaft, welche je existirt hat.«

Die Heimath der Muskatnufs, die Bandainseln, sind eine aufserordentlich kleine Gruppe der östlichen Molukken in der Nähe des Aequators. Die sechs gröfseren und vier bis fünf kleineren Inselchen umfassen zusammen noch keine Quadratmeile, nämlich nur 44 qkm; doch haben sie bis in unser Jahrhundert ganz allein die Welt mit Muskatnüssen versorgt. Auch heute noch stammt der gröfste Theil der in den Handel kommenden Muskatfrüchte von diesen kleinen Inseln.

Der Mittelpunkt der Gruppe ist die am wenigsten fruchtbare, 3 km im Durchmesser haltende, fast kreisrunde Vulcaninsel Gunong Api, deren 600 m hoher Kraterberg sich von Zeit zu Zeit durch Erderschütterungen und Ausbrüche als ein wenig erfreulicher Nachbar für seine friedlicheren Nebeninseln erweist. Durch einen schmalen Sund von Gunong Api getrennt liegt östlich die Insel Neira (d. h. Palmwein-Insel). Ihre höchste Erhebung ist der 200 m hohe Papenberg; ihre Fruchtbarkeit leidet durch die häufigen Ueberschüttungen mit bräunlichem oder schwärzlichem Sande, denen sie von Seiten des Vulcans ausgesetzt ist. Südlich und östlich von den beiden Inseln erstreckt sich die hornartig gebogene, 11 km lange und 3 km breite Insel Lontor oder Grofs-Banda, die gröfste und wichtigste von allen. Sie ist von einer Bergkette vulcanischen Ursprunges durchzogen, die durchschnittlich 100 bis 200 m hoch ist, im Gunong Bandeira (Flaggenberg) aber 460 m erreicht. Die Insel besitzt vorzügliches Quellwasser, das den

übrigen Eilanden fehlt. Nördlich von Lontor liegt Pisang, südöstlich Rosengain, westlich Ay und Rhun. Die übrigen Inseln sind ganz unbedeutend.

Das Klima von Banda galt früher als sehr ungesund, was aber mit der unzweckmäfsigen Lebensweise der Weifsen zusammenhängen mochte. Gegenwärtig sind die Inseln für Europäer gut geeignet; Dr. Warburg hat selbst einige Zeit in jener Gegend zugebracht.

Vor der Ankunft der Europäer hauste auf den Bandainseln eine dunkelfarbige muhamedanische Bevölkerung von etwa 15000 Köpfen in idyllischer Abgeschlossenheit. Man lebte von der Ausfuhr der Muskatnüsse, die von den Wäldern ohne Zuthun der Menschen geliefert wurden. Das ganze Volk war Eigenthümer der Bäume. Zur Zeit der Ernte, in den Monaten Juni und September, wurden die Bezirke an die einzelnen Dörfer vertheilt und wer am meisten sammelte, hatte den gröfsten Verdienst. Das Volk war kriegerisch und im Speerwerfen und Säbelkampf geübt; gegen äufsere Feinde hielten sie tapfer und mit grofser Einigkeit zusammen, was auch die Portugiesen und Niederländer erfahren sollten. Die Leute tauschten für ihre Muskatnüsse die nothwendigen Bedürfnisse des Lebens ein; sie holten von den benachbarten Inseln (von Java, Ceram u. a.) Reis, Bohnen, Sago, Bananen, Tabak, Zwiebeln, auch Ziegen u. dergl.; überhaupt herrschten auf den kleinen Inseln vor der Ankunft der Europäer Wohlstand, Gesittung und reges Leben.

Die Bandainseln sind allenthalben mit Muskatwäldern bedeckt. Der Baum besitzt eine schöne, oben etwas abgeflachte pyramidenförmige Krone und erreicht eine Höhe von 12 bis 18 m bei einem Durchmesser des Laubdachs von 6 bis 7 m. Er trägt gewöhnlich im 10. Lebensjahre die ersten Früchte und wird 60 bis 80, wohl auch 100 und mehr Jahre alt. Der Stamm wird 20 bis 40 cm dick und liefert ein weiches, wenig brauchbares Holz. Die Zweige stehen quirlförmig, bilden also, wenigstens in der Jugend, eine etagenförmige Belaubung. Die 8 bis 10 cm langen Blätter ähneln etwas denen des Lorbeerbaums; sie sind von länglich-elliptischer Gestalt, haben einen glatten Rand und laufen in eine lange Spitze aus. Die Blüthen sind klein und eingeschlechtig. Sie haben eine blafsgelbliche Blüthenhülle und ähneln in der Form dem Maiglöckchen. Die Frucht ist Anfangs grün, später gelblich und gleicht einem Pfirsich. Die äufsere, 10 bis 15 mm starke fleischige Schale läfst sich mit der der Walnufs vergleichen; sie schliefst zunächst den Arillus oder die Macis ein, die in unreifem Zustande von bleicher gelblicher Farbe ist, aber bei der Reife lebhaft roth wird. Dann folgt die dunkelbraune Samenschale und zuletzt der Kern, die eigentliche Muskatnufs des Handels. Die äufsere Schale (das Pericarp) springt bei der Reife auf.

Die Macis, die früher als Gewürz besonders hoch geschätzt und fälschlicherweise oft Muskatblüthe genannt wurde, wird beim Trocknen goldgelb und ist sehr ölreich. Die Nufs ist von Zerklüftungs- oder Ruminationsplatten durchzogen, deren Gewebe mit vielen Oelzellen angefüllt ist. Frische Muskatnüsse enthalten ein Drittel ihres Gewichts an Fett, das als Muskatbutter bekannt ist.

Die Fortpflanzung des Muskatbaums wurde in älteren Zeiten dem Zufall überlassen. Vögel, namentlich Tauben, verbreiten die Nufs in der Weise, dafs sie die Früchte mit der Macis verschlucken, aber nur diese verdauen und die harten Nüsse wieder von sich geben. Man war der Meinung, dafs nur solche durch den Vogelkörper hindurchgegangenen Samenkerne keimfähig seien und holte die im Walde aufschiefsenden Bäumchen für die Anpflanzungen. 1662 gelang zum ersten Male die künstliche Anzucht, die jetzt die Regel bildet.

Der Muskatbaum gedeiht nur in einem gleichmäfsig warmen oceanischen

Tropenklima und bedarf, da er ein Waldgewächs ist, hoher Schattenbäume in seiner Umgebung.

Die Muskatbäume tragen das ganze Jahr hindurch Blüthen und Früchte; doch fällt die Haupternte auf Banda in unsere Sommermonate. Ein voll tragender, gut gehaltener Baum liefert jährlich 1500 bis 2000 Nüsse (7 bis 9 kg Gewürz). Einzelerträge bis zu 10 000 Nüssen sind jedoch nicht selten. Die Durchschnittserträge in den Pflanzungen sind bedeutend niedriger; sie belaufen sich je nach Düngung und Pflege auf 1 bis $2^1/_2$ kg für jeden Baum.

Die Muskatnüsse werden, sobald die äufsere Schale aufzuplatzen anfängt, mittelst eines an einer Bambusstange angebrachten kleinen Pflückkorbes herabgeholt. Unreif gepflückte oder abgefallene Nüsse sind minderwerthig. Das Pericarp wird sogleich entfernt und dient als Dünger. Die Macis wird im Pack- oder Trockenhaus abgelöst und in der Sonne getrocknet. Sobald sie schlaff zu werden beginnt, drückt man sie glatt. Dann kommt sie in Kisten und Fässer und ist, nachdem sie festgestampft worden ist, versandtfertig. Die Nüsse werden in einer Rauchkammer 3 bis 6 Wochen lang auf geflochtenen Hürden einem Räucherungsprocefs unterworfen, zu welchem Zwecke am Boden der Kammer ein kleines Holzfeuer unterhalten wird. Die zur Versendung nach Europa bestimmten Nüsse werden nach der Räucherung von der Fruchtschale befreit und versandtfertig gemacht. Hierbei ist jedoch zu unterscheiden, ob sie nach England oder nach dem europäischen Continente gehen sollen. Im ersteren Falle werden sie nur sortirt und ohne weiteres möglichst luftdicht (zur Abhaltung von Feuchtigkeit und Insecten) in Fässern oder Kisten verpackt; in letzterem Falle aber unterzieht man sie zuvor einer zwar nicht gerade nothwendigen, aber durch die Gewohnheit geheiligten und von den Consumenten geforderten Behandlung in einem Kalkbade. Das Kalken der Nüsse soll in der Monopolzeit eingeführt worden sein, um den Früchten die Keimfähigkeit zu nehmen, doch hat man wahrscheinlich noch andere Zwecke, namentlich Schutz gegen Insectenfrafs, Bewahrung des Aromas u. s. w., im Auge gehabt.

Aufser der echten Muskatnufs *(myristica fragrans)* giebt es noch eine Anzahl anderer Arten, die aber nicht auf den Bandainseln, sondern an anderen Orten des malayischen Archipels wachsen und zu Fälschungen oder als Ersatz für die echte Muskatnufs verwendet werden. Besonders die Macis ist mancherlei Fälschungen unterworfen. Beachtung verdient die Papua-Muskatnufs *(myristica argentea)*, die im westlichen Neu-Guinea ihre Heimath hat. Sie ist gröfser als die echte Muskatnufs und länglich gestaltet. Bei den Eingeborenen spielt sie noch heut die Rolle des Geldes. Die jährliche Ausfuhr der Papuanufs wird auf 250 000 kg Nüsse ohne Schale im Werthe von fast $1^1/_2$ Millionen Gulden veranschlagt; doch wird sie mehr im malayischen Archipel als in Europa verwendet, weil ihr Aroma weniger fein als das der echten Muskatnufs ist.

Geschichtliches. Die alten Griechen und Römer kannten weder die Muskatnufs noch die Macis, wenn auch einige Stellen der alten Klassiker darauf hinzuweisen scheinen. Die Handelsverbindungen des Alterthums erstreckten sich zwar nach Ostindien; es ist aber zweifelhaft, ob die Molukken schon den Anschlufs daran erreicht hatten.

Die erste Ausfuhr von den Gewürzinseln hat wahrscheinlich nach China stattgefunden, da schon am Hofe der Han-Dynastie (226 v. Chr. bis 220 n. Chr.) Nelken als Kaumittel beliebt waren. Freilich ist nicht anzunehmen, dafs in jener Zeit eine unmittelbare Verbindung zwischen China und den barbarischen Molukken bestanden hat; die Gewürze werden vielmehr noch in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung auf dem Umweg über

Hinterindien nach dem Reiche der Mitte gelangt sein. Frühestens vom 5. Jahrhundert ab erhielten die Chinesen die Gewürze von Java und erst ein volles Jahrtausend später besuchten sie die Gewürzinseln selbst.

Die westlichen Culturstaaten wurden bis zum Ende des Mittelalters durch vorderindische Kaufleute mit den begehrten Gewürzen versorgt. Der Beginn der indischen Beziehungen zu den Gewürzländern fällt in die Zeit, in welcher die Buddhisten Vorderindiens in Folge der Bedrückungen durch die Brahmanen nach China, Java, Birma u. s. w. auswanderten und die indische Cultur nach Osten trugen, d. i. ins 2. und 3. Jahrhundert n. Chr. Die Folgen dieser Beziehungen machten sich auch bald in Europa, das schon von Alters her mit Indien in Berührung stand, geltend. Zweifelhaft ist es aber, ob auch die Muskatnufs schon um diese Zeit in Europa bekannt war. Zwar nennt Oribasius, der um die Mitte des 4. Jahrhunderts lebte, ein *suffumigium moschatum* und auch sonst kommt das Wort *moschatum* oder *moschelinum* mehrfach vor; aber die Schlufsfolgerung, dafs es sich bei diesen Benennungen um die Muskatnufs gehandelt habe, ist irrig. Die Sache verhält sich vielmehr umgekehrt so, dafs die Muskatnufs, die viel später zu solchen wohlriechenden Mischungen verwendet wurde, von dem den Begriff des Wohlriechenden einschliefsenden Worte die Bezeichnung *nux moschata* erhielt.

Sichere Aufzeichnungen über unsere Frucht geben erst die arabischen Aerzte. Gegen Ende des 9. Jahrhunderts war sie im Orient am Mittelmeere schon allgemein bekannt und wurde gegen alle möglichen Krankheiten angewendet.

Da durch die fanatischen Glaubenskriege der Muhamedaner der Handel mit dem Osten naturgemäfs eine Unterbrechung erlitt, so ist es nicht zu verwundern, dafs die Muskatnufs im Abendlande noch später bekannt wurde. Die ersten beglaubigten Zeugnisse von ihrer Anwendung in Europa stammen aus dem 11. Jahrhunderte. Obgleich sie von nun an häufiger erwähnt wird, scheinen doch längere Zeit noch keine gröfseren Mengen in den Handel gelangt zu sein, woraus sich ihre Kostbarkeit erklärt.

Die Handelsstrafse von Indien nach Europa führte durch Egypten. Die Gewürze gelangten über Aden nach neuntägiger Wüstenreise zum Nile und stromabwärts nach Alexandrien. Da aber unter der Herrschaft der Mamelukken im 13. und 14. Jahrhunderte die Durchgangszölle in Alexandrien ungebührlich in die Höhe geschraubt wurden (sie betrugen zur Zeit Sanutos 33 v. H. vom Werthe), so wählte man für die theueren Gewürze den Weg über Malabar und Kambaye nach Ormuz, von da weiter durch den persischen Meerbusen und den Euphrat hinauf über Bagdad nach Syrien (nach Antiochia oder Seleucis) oder durch Armenien zum Schwarzen Meere. Die Weiterbeförderung nach Europa übernahmen die Italiener, namentlich die Genuesen. Auch Konstantinopel wurde ein wichtiger Platz für den Gewürzhandel.

Fragen wir nach den Preisen aus dieser Zeit des Karawanenhandels, so finden wir, dafs z. B. in England Anfang des 14. Jahrhunderts das Pfund Muskatnüsse etwa 3 Shill., das Pfund Macis etwa 7 Shill. 3 d kostete. Etwas später stellte sich das Pfund Macis auf 4 Shill. 7 d, in den Jahren 1376 und 1377 aber fast auf den doppelten Preis. Ein Schaf kostete dagegen nur 1 Shill. 5 d, eine Kuh 9 Shill. 5 d, also ungefähr ebenso viel wie 1 Pfund Macis in den letztgenannten Jahren.

Der eigentliche Ort der Herkunft der Muskatnufs blieb bis Ende des 15. Jahrhunderts für Europa ein Geheimnifs. Erst mit der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien kam die Zeit, wo europäische Seefahrer mit eigenen Augen die Bäume sehen durften, die schon seit Jahrhunderten so seltsame, hochgeschätzte Früchte nach Europa geliefert hatten. Dem Verlangen nach den Gewürzländern sind neben dem

Goldhunger die Grofsthaten eines Christoph Columbus, eines Vasco da Gama zu verdanken.

Die Portugiesen bemächtigten sich nach der Erwerbung Indiens auch der Gewürzinseln und monopolisirten den Handel daselbst. Auf Banda vermochten sie sich jedoch nicht dauernd zu behaupten, da die Eingeborenen sich tapfer zur Wehr setzten. Ende des 16. Jahrhunderts war ihnen der Muskathandel entschlüpft und nur auf den eigentlichen Molukken hatten sie die Vorherrschaft.

Letzteres empfanden die zu jener Zeit mächtig aufstrebenden Niederlande sehr störend. Der Plan zur Gründung einer indischen Compagnie ging von Cornelius Houtman aus, der in spanischer Gefangenschaft Gelegenheit gehabt hatte, die Verhältnisse zu studiren. Der ersten Expedition 1595 folgten bald andere; die ins Leben gerufenen einzelnen Gesellschaften verschmolzen 1602 zu der später so berühmt gewordenen vereinigten Ostindischen Compagnie.

Die Eingeborenen begrüfsten die Holländer mit Freuden, da sie mit deren Hülfe die verhafsten Portugiesen zu verjagen hofften. Es sollte aber bald offenbar werden, dafs die neuen Freunde auch nur selbstsüchtige Zwecke verfolgten. Die langwierigen Kämpfe, welche die Holländer gegen die Portugiesen und auch gegen die Spanier in den hinterindischen Gewässern führten, endeten mit dem Siege der Holländer und der Unterwerfung der Molukken. Die Bandanesen vertheidigten ihre Freiheit mit grofser Hartnäckigkeit; doch wurden sie nach und nach überwältigt und, so weit sie sich nicht durch die Flucht gerettet hatten, zu Sklaven gemacht. Ueber 3000 Eingeborene waren auf den kleinen Inseln dem Kriege zum Opfer gefallen.

Die Niederländisch-Ostindische Compagnie theilte die Muskatwälder in einzelne Pflanzungen, sog. Perks, ein und übertrug diese älteren Soldaten und Beamten der Compagnie. Als Sklaven wurden aufser den ehemals freien Bandanesen Leute verwendet, die man von den benachbarten Inseln kaufte oder raubte. Namentlich die Key-Inseln waren ein beliebtes Ziel für die sog. Hongizüge, die darauf gerichtet waren, alle Muskatbäume aufserhalb der Bandainseln zu vernichten und Sklaven einzufangen. Auch die Unterdrückung des Schleichhandels war eine Hauptsorge der Compagnie.

Das Geschäft litt später oft an Ueberproduction. Da die Compagnie verpflichtet war, den Perkenieren die Ernten zu den bestimmten Preisen voll abzukaufen, so häuften sich in besonders fruchtbaren Zeiten oder bei dem Mangel an Abnehmern ganz bedeutende Mengen Gewürze an. In der Mitte des 18. Jahrhunderts sollen z. B. einmal sechszehn Jahrgänge der Muskatnufs auf Lager gewesen sein. Man war daher genöthigt, den Ueberschufs zu verbrennen; an eine Hebung des Verbrauchs durch Herabsetzung der hohen Verkaufspreise dachte man nicht. Diese Vernichtung der werthvollen Producte erregte in Holland grofse Erbitterung und trug dazu bei, die Compagnie unpopulär zu machen.

Im 17. Jahrhundert waren die Ueberschüsse der Compagnie ganz bedeutend; aber im 18. Jahrhundert schwand ihr ungeheures Vermögen in Folge von Misswirthschaft dahin und Schulden traten an dessen Stelle Im Jahre 1795 wurde die Niederländisch-Ostindische Compagnie aufgelöst, nachdem ihre Schulden die Höhe von 119 Millionen Gulden erreicht hatten.

Die nächsten Erben der Compagnie auf den Molukken waren die Engländer, unter deren Schutz sich die holländischen Gouverneure in Indien während des Krieges gegen Frankreich 1794 gestellt hatten. Die Engländer nahmen 1796 Amboina in Besitz und betrachteten nach dem Zusammenbruche der Compagnie auch Banda als ihr Eigenthum. Nach mehrmaligem Wechsel ihrer Besitzer fielen die Inseln 1816 endgültig an Holland zurück.

Während der englischen Zwischenherrschaft war der Anbau der Gewürze, wie wir sehen werden, auch auf andere Gebiete ausgedehnt worden. Ein lebhafter Wettbewerb entstand; die Preise sanken; die Beschaffung der Sklaven wurde schwieriger, so dafs Sträflinge nach Banda geschickt werden mufsten und sich in Holland das Verlangen nach Aufhebung des Monopols, das von der Regierung aufrecht erhalten worden war, geltend machte. 1860 wurde die Sklaverei beseitigt und 1864 erlosch endlich das Monopol. Seitdem befindet sich Banda in unverkennbarem Aufschwunge. Die Perke bringen einen stets steigenden Ertrag. Die Production ist dauernd auf mehr als eine Million Pfund Nüsse jährlich gestiegen, während in der Monopolzeit nur die Hälfte davon geerntet wurde. Die in den fünfziger Jahren beängstigend tief gesunkenen Preise stiegen in Folge der durch eine Baumkrankheit herbeigeführten Vernichtung der Muskatcultur in den Straits Settlements wieder auf eine den Anbau lohnende Höhe. 1865 kostete das Pfund Muskatnüsse in Holland nur 0,66 fl., 1871 aber 1,91 fl. Gegenwärtig hält sich der Preis auf 1,20 bis 1,40 fl. Die Zahl der Bewohner, die während der Monopolzeit auf den Inseln niemals mehr als 6000 betragen hatte, war im Jahre 1874 auf 8519 gestiegen.

Sonstige Productionsgebiete. Es läfst sich denken, dafs vielfach der Versuch gemacht worden ist, die Muskatcultur auch in anderen tropischen Gebieten einzuführen, wenn auch die holländische Compagnie mit Argusaugen darüber wachte, dafs kein keimfähiger Same die Inseln verliefs. Die von den Franzosen Ende des 18. Jahrhunderts auf Isle de France (Mauritius), Réunion, Madagascar und anderen ostafrikanischen Inseln unternommenen Anbauversuche hatten wegen des stürmischen Klimas dieser Inseln wenig Erfolg. Gleich ungünstig waren die Versuche in Cayenne und Brasilien. Dagegen wurden auf der westindischen Insel Grenada bessere Erfolge erzielt. In Hinterindien verbreitete sich die Muskatnufs gleich nach der ersten Besetzung der Molukken durch die Engländer (1796 bis 1802) nach Sumatra, wo in Benkulen, Padang und Deli ausgedehnte Anpflanzungen entstanden. Auch auf Java und in der Minahassa, dem nordöstlichen Zipfel von Celebes, hat sich der Baum gut eingeführt, während er auf Borneo nicht gedeiht. Unter den eigentlichen Molukken nimmt Amboina den ersten Rang ein; doch sind auch die Muskatpflanzungen von Ternate und Halmaheira von Bedeutung.

Eine wichtige Rolle im Muskathandel hat die Halbinsel Malakka gespielt, da sie eine Zeit lang sogar die Bandainseln mit ihrer Production überflügelte. Die Ausfuhr der Provinzen Penang und Wellesley betrug 1858 nicht weniger als 820 000 Pfund. Aber schon Ende der fünfziger Jahre stellte sich eine verderbliche Krankheit des Muskatbaums ein, die 1861 und 1862 auf der Halbinsel fast sämmtliche Plantagen vernichtete.

Die Gesammtproduction der Erde betrug 1894 1 604 000 kg Nüsse und 393 000 kg Macis, wovon 600 000 kg Nüsse und 150 000 kg Macis auf Banda entfielen. Der Antheil Hollands am Muskathandel ist noch immer sehr bedeutend. Der Umsatz auf holländischen Märkten betrug 1894 888 400 kg Muskatnüsse und 197 600 kg Macis, wozu noch 90 000 kg Papuanüsse kamen. Die Niederlande nehmen also mit der Hälfte der ganzen Weltproduction unbestritten noch immer den ersten Rang ein; sie versorgen nicht nur den europäischen Continent, sondern zum Theil selbst England mit Muskatfrüchten.

Deutschland bezieht seinen Bedarf an Muskat, das dem allgemeinen Gewürzzolle von 50 Mark für 100 kg unterliegt, fast ausschliefslich aus Holland: nur selten kommt gelegentlich eine unmittelbare Verschiffung nach Hamburg vor.

Es bleibt uns zum Schlusse noch übrig, einen Blick auf die vielfachen Verwendungsarten zu werfen, welche die Muskatnufs gefunden hat. In der frühesten Zeit, als sie noch in Europa fast wie ein Kleinod gehütet wurde, als man sie sogar in Silber fafste und als Andenken aufbewahrte, labte man sich nur an ihrem Dufte. Später fanden besonders das Muskatöl und die Muskatbutter als Riechmittel Anwendung, indem man sie zu Parfüms und Seifen verarbeitete. Heut finden diese Stoffe zwar auch noch in der Parfümerie Beachtung, doch verwendet man sie wegen ihres starken Geruchs nur in kleinen Mengen.

Als Gewürz treffen wir die Muskatnufs und die Macis schon im 14. Jahrhundert in französischen, deutschen und englischen Kochbüchern an. Vom 17. Jahrhundert ab wurden sie nicht blos Fleisch- und Fischspeisen, Suppen und Saucen, sondern auch süfsen Gerichten zugesetzt. Auch wurden sie bei der Zubereitung von Gewürzwein verwendet. In unserer Zeit steht die Muskatnufs in der feinen Küche nicht mehr in gleichem Ansehen wie früher, doch ist ihr Verbrauch, wie wir gesehen haben, gröfser als je, was wohl mit der Zunahme der Bevölkerung und den besseren Verkehrsverhältnissen zusammenhängt. In Hinterindien werden unreife Muskatnüsse in Zucker eingelegt und gelten dann als Leckerbissen.

In der Medicin besafs die Muskatnufs ehemals ein grofses Ansehen. Die Araber und Inder brauchten sie namentlich als Heilmittel bei Erkrankungen der Verdauungsorgane, ferner bei Schwindsucht, Fieber, Asthma, Kopfweh, Leber- und Milzverstopfung u. s. w. Da die europäischen Aerzte des frühen Mittelalters vollständig unter dem Einflusse der arabischen Literatur standen, so ist es natürlich, dafs sie auch die Muskatnufs in ihren Arzneischatz aufnahmen und gegen alle möglichen inneren Krankheiten, vor allem zur Stärkung des Magens, verordneten. Im höchsten Ansehen stand sie bei den Aerzten Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts. Um diese Zeit brachte es Chr. Franc. Paulinus fertig, eine lateinische Dissertation über die medicinische Verwerthung der Muskatnufs im Umfange von fast 900 Seiten zu schreiben, in der er nicht weniger als 138 Krankheiten damit zu heilen versprach. Diesen Nimbus hat die Muskatnufs im Laufe der Zeit gründlich eingebüfst. Nur in beschränktem Umfange findet sie jetzt noch bei Verdauungsstörungen, Darmkatarrh und Kolik sowie als Appetiterreger Anwendung. Uebrigens besitzt sie, im Uebermafse genossen, toxische Eigenschaften; sie ruft Kopfweh, Schlafsucht, Betäubung, selbst Delirium und tödtliche Schlaganfälle hervor. Schon 6 g geriebene Muskatnufs können bei empfindlichen Naturen vergiftend wirken, 8 g sind fast unbedingt schädlich.

Die aus den Muskatnüssen durch Auspressen gewonnene, aromatisch duftende Muskatbutter und das Muskatöl (als *Butirum Nicistae* oder *Oleum Nicistae expressum* in der deutschen Pharmakopöe enthalten) spielte im 17. Jahrhundert in den europäischen Apotheken eine wichtige Rolle. Heutzutage dient das Mittel, namentlich auf dem Lande, zu Einreibungen bei Kolik, Diarrhöe u. dergl.; mit gutem Erfolge wird es bei Rheumatismus angewendet. Das ätherische Muskatöl wird unter dem Namen *Oleum Macedis* innerlich nur tropfenweise bei Magenkatarrh, Blähungen, Erbrechen, Diarrhöe und gewissen Verdauungsstörungen, äufserlich bei Lähmungen, Rheumatismus u. dergl. gebraucht.

Der Nutzen der Muskatnufs ist also noch immer ein vielseitiger. Trotz ihrer verminderten Werthschätzung wird sie ihren Platz auf dem Weltmarkt auch in Zukunft behaupten.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Der französischen Kammer ist von der Regierung ein Gesetzentwurf über die Postdampfschiffverbindungen zwischen Frankreich einerseits, den Antillen, Mexico und Central-Amerika andererseits, vorgelegt worden.

Die Unterhaltung dieser Dampferverbindungen ist auf Grund des Gesetzes vom 24. Juni 1883 der Compagnie Générale Transatlantique auf 15 Jahre übertragen worden; der Vertrag hat am 22. Juli 1886 begonnen und wird daher am 21. Juli 1901 ablaufen; er umfafst die Hauptlinien:

a) St. Nazaire – Santander – Havana – Veracruz;
b) St. Nazaire – Pointe à Pitre – Basse Terre – Saint Pierre – Fort de France – La Guayra – Puerto Cabello – Savanilla – Colon;
c) Havre – Bordeaux – Santander – Pointe à Pitre – Basse Terre – Saint Pierre – Fort de France – Trinidad – Carupano – La Guayra – Puerto Cabello – Savanilla – Colon

mit den Anschlufslinien

d) Fort de France – St. Lucia – Trinidad – Demerara – Surinam – Cayenne,
e) Fort de France – Saint Pierre – Pointe à Pitre – Basse Terre – St. Thomas – Ponce – Mayaguez – St. Domingo – Jacmel – Port au Prince.

Aufserdem wird von der Gesellschaft noch eine Linie unterhalten, die von Havre über Bordeaux und St. Thomas nach Port au Prince führt und nur auf der Strecke St. Thomas–Port au Prince subventionirt ist.

Die vertragsmäfsige Geschwindigkeit beträgt auf den Hauptlinien 11,5, auf den Anschlufslinien 9,5 Knoten.

Auf sämmtlichen Linien werden die Fahrten monatlich verrichtet, die Gesellschaft erhält eine Subvention von 10 Frcs. 27,3 Cts. für die Seemeile, jährlich zusammen 4 478 000 Frcs., aufserdem bezüglich der drei Hauptlinien beim Ueberschreiten einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten eine Prämie von 500 Frcs. für jeden mehr geleisteten $^1/_{10}$-Knoten und für jede Reise; der Gesammtbetrag dieser Prämien darf jedoch 400 000 Frcs. im Jahre nicht übersteigen.

Nach dem Vorschlage der Regierung sollen die obigen Linien mit unwesentlichen Aenderungen auch ferner beibehalten werden, indefs soll die Linie Havre–Port au Prince, die jetzt nur auf der Schlufsstrecke St. Thomas–Port au Prince subventionirt ist, in ihrer ganzen Länge den subventionirten Linien hinzutreten. Aufserdem soll eine neue Linie von Havre nach Nord-Brasilien eingerichtet werden, die über Bordeaux, La Pallice, Porto, Lissabon, Madeira, Pará nach Manaos (am Amazonenstrome) führen und nach Bedarf auch Maranhao, Ceara und Parahyba anlaufen würde. Für die vertragsmäfsige Fahrgeschwindigkeit ist eine erhebliche Steigerung in Aussicht genommen; sie soll für die Linie St. Nazaire–Veracruz 16, für die beiden Linien nach Colon 14, für die Linie Havre–Port au Prince 12, für die Anschlufslinien 11 Knoten betragen. Bezüglich der nordbrasilianischen Linie ist die Wahl zwischen 9, 10 und 11 Knoten gestellt. Der Unternehmer soll allgemein ermächtigt werden, die Linien auf eigene Rechnung bereits in einem vor dem vertragsmäfsigen Anfangspunkte liegenden Hafen beginnen zu lassen und sie ebenso über den festgesetzten Endpunkt weiterzuführen. Während auf der Linie St. Nazaire–Veracruz sowie auf der neuen Nordbrasillinie die Fahrten monatlich stattfinden sollen, wird für die übrigen Linien die Ausführung der Reisen in vierwöchentlichen Zwischenräumen vorgeschrieben werden, um einen regelmäfsig gleichbleibenden Anschlufs an die

sonstigen Dampferlinien zu erzielen, namentlich für den Verkehr mit der Westküste Südamerikas auf dem Wege über Colon–Panama.

Eine wesentliche Aenderung ist bezüglich der Art und Weise in Aussicht genommen, wie die Unternehmer für die Ausführung der Fahrten unter den vorgeschriebenen Bedingungen entschädigt werden. Die zur Berathung der Frage eingesetzte Commission ist zu der Ueberzeugung gelangt, dafs das gegenwärtige Verfahren, wonach dem Unternehmer für einen bestimmten Zeitraum eine feste Vergütungssumme gewährt wird, den Staatsinteressen nicht entspricht; denn in diesem Falle fehlt für den Unternehmer jeder Antrieb dazu, den Anforderungen des Verkehrs durch Verbesserung des Dienstes, durch Einstellung neuer Dampfer u. s. w. entgegenzukommen. Es soll daher mit dem bisherigen Systeme der Vergütung gebrochen und dem Unternehmer ein Anreiz gegeben werden, durch höhere Leistungen innerhalb des Rahmens seines Vertrags höhere Vergütungen zu erlangen. Zu diesem Zwecke würden zunächst die Prämien gewährt werden, die nach den bestehenden Gesetzesbestimmungen allen Schiffen der Handelsmarine zustehen. Ihre Höhe richtet sich nach Gröfse, Bauart und Alter des Schiffes und nach der Länge der ausgeführten Reise; sie ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften zu berechnen. Daneben sollen die Unternehmer als Entschädigung für die besonderen, durch den Vertrag zu übernehmenden Verpflichtungen noch eine »Postprämie« erhalten. Der Betrag dieser Postprämie bildet den Gegenstand der Submission, d. h. die Unternehmer, die sich um die Ausführung der Postdampferfahrten bewerben, haben anzugeben, welchen Betrag an Postprämie sie fordern. Der Minister soll festsetzen, welcher Höchstbetrag gewährt werden kann, darf diesen Höchstbetrag aber bei Ausschreibung der Submission nicht angeben.

Die Direction der Hamburg-Amerika-Linie wird eine wichtige Neuerung einführen, indem sie eine Anzahl von Frachtdampfern der ostasiatischen Linie, insbesondere die zur Zeit noch im Baue befindlichen, für Oelfeuerung einrichten läfst. Das zur Verwendung als Feuerungsstoff bestimmte Oel wird hauptsächlich auf Borneo gewonnen; es ist eine Art von dickflüssigem Petroleum, unterscheidet sich aber von letzterem dadurch, dafs es nicht feuergefährlich ist, da es sich auch bei hohen Wärmegraden nicht von selbst entzündet. Die Oelfeuerung bietet gegenüber der Kohlenfeuerung erhebliche Vortheile, da sowohl an Heizerpersonal als an Raum zur Unterbringung des Feuerungsstoffes gespart wird, und stellt so einen bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiete der Dampfschiffahrt dar.

Nach dem Jahresberichte der Handelskammer zu Hamburg für 1899 hat sich die Hamburgische Dampferflotte im Berichtsjahre von 396 Dampfern mit 548 701 Registertons auf 436 Dampfer mit 637 406 Registertons, also um 40 Schiffe und 88 705 Registertons gehoben. Die Zahl der Segelschiffe betrug zu Beginn des Jahres 295 mit 216 935 Registertons, am Jahresschlusse 289 mit 219 310 Registertons; die Zahl hat sich somit zwar um sechs vermindert, die Tonnenzahl aber ist um 2375 gestiegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dafs 15 bisher in Hamburg als Segelschiffe registrirte Leichter mit 3476 Registertons, die von der Hamburg–Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den brasilianischen Häfen beschäftigt werden, aus dem Hamburger Register ausgeschieden sind, weil sie unter brasilianische Flagge gebracht werden mufsten.

Der Fernsprechverkehr in den Telegraphenleitungen des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiets. In Deutsch-Ostafrika sind zur Zeit 9 Telegraphenanstalten dem Verkehre geöffnet. Der Telegrammaustausch zwischen diesen Anstalten erfolgt im Allgemeinen mittelst des Morseschreibers. Neben diesem Apparat ist bei jeder Anstalt ein Fernsprechsystem aufgestellt, das in erster Reihe für den unmittelbaren Sprechverkehr des Publikums, dann auch in besonderen Fällen, z. B. bei Erkrankungen der mit der Bedienung des Morseapparats betrauten Beamten, für die Telegrammübermittelung verwendet wird. Nachdem die Zahl der Telegraphenbeamten nach und nach vermehrt worden ist, wird der Fernsprecher für die Beförderung von Telegrammen jetzt nur noch selten, desto häufiger aber vom Publikum für den unmittelbaren Verkehr benutzt.

Von der Fernsprech-Einrichtung machen hauptsächlich die handeltreibenden Inder und Araber Gebrauch, die meist der lateinischen Schrift unkundig und daher nicht im Stande sind, Telegramme ohne fremde Hülfe abzufassen. Die Europäer ziehen die telegraphische Erledigung vor, weil ein Gang nach dem Telegraphenamt in der tropischen Hitze ihnen unbequem ist.

Die Zahl der bei den Telegraphenanstalten des Schutzgebiets geführten Gespräche betrug:

im Jahre	1893	rund	1300,
- -	1894	-	1400,
- -	1895	-	2400,
- -	1896	-	1800,
- -	1897	-	2200,
- -	1898	-	3600,
bis Ende September	1899	-	4000.

Besonders lebhaft ist der Verkehr zwischen Dar-es-Salaam und Kilwa, dem Hauptorte des gleichnamigen, als Kornkammer Deutsch-Ostafrikas geltenden Bezirks. Im Jahre 1899 sind von Dar-es-Salaam aus monatlich im Durchschnitte 79, von Kilwa aus 63 Gespräche geführt worden.

Die niederländische Postsparkasse im Jahre 1898. Das Jahr 1898 ist dadurch für die niederländische Postsparkasse von besonderer Bedeutung, dafs am 17. Juni jenes Jahres im Haag der Grundstein zu einem Directionsgebäude für die Reichs-Postsparkasse gelegt wurde.

Die Geschäftsergebnisse der Postsparkasse für das Jahr 1898 waren günstig. Die Zahl der im Umlaufe befindlichen Sparbücher hat sich um 65819 vermehrt, indem 98841 neu ausgegeben und 33022 zurückgezogen wurden; die Gesammtzahl der umlaufenden Sparbücher betrug am Schlusse des Jahres 693228. Einlagen fanden 1057453 in Höhe von 34706280 fl. statt, während 421453 Rückzahlungen zum Betrage von 28013018 fl. zu verzeichnen waren. Danach stellte sich der Durchschnittsbetrag jeder Einlage auf 32 fl. 82 cts. und jeder Rückzahlung auf 66 fl. 47 cts. Diese Durchschnittszahlen sind etwas höher als die des Vorjahrs. Verglichen mit dem Vorjahre steigerten sich die Einlagen in der Zahl um 81018, im Betrage um 2969645 fl., die Rückzahlungen in der Zahl um 43299 und im Betrage um 3606419 fl.

Durch den Ueberschufs der Einlagen über die Rückzahlungen und durch die den Sparern gutgeschriebenen Zinsen von 1672406 fl. ist das Gesammtguthaben der Sparer von 61646481 fl. auf 70012149 fl. gestiegen. Die Belegung der Spargelder brachte der Kasse einen Nutzen von 2049007 fl., so dafs nach Abzug der den Sparern gutgeschriebenen Zinsen ein Gewinn von 376601 fl. verblieb.

Der Durchschnitts-Zinsfufs für die Spargelder betrug 3,03 v. H. gegen 3,09 v. H. im Jahre 1897 und zwar ergaben Staatsschuldpapiere im Durchschnitte 2,92 v. H., Pfandbriefe und andere Werthpapiere 3,29 v. H.

Die Ausgaben für die Verwaltung, mit Einschlufs eines Kostentheils von 135008 fl. für den Bau eines Directionsgebäudes, waren um 34065 fl. höher als 1897. Sie betrugen 400349 fl. und wurden also durch den Ertrag der Kasse nicht völlig gedeckt. Unter den Ausgaben heben wir hervor: die Aufwendungen für das 125 Köpfe starke Personal der Centralstelle mit 69633 fl., die Abfindungssumme für die der Postsparkasse eingeräumte portofreie Versendung mit 72625 fl. und die den Postbeamten gewährte besondere Vergütung mit 55428 fl.

Am Ende des Jahres waren alle vorhandenen Postanstalten (Post-, Neben- und Hülfsanstalten), mit Ausnahme eines einzigen Hülfscomptors, in den Dienst der Sparkasse gestellt.

Von den besonderen Einrichtungen der Kasse ist zu erwähnen, dafs bei den Schiffssparkassen 762 neue Bücher zur Ausgabe gelangten und der Betrag von 133336 fl. eingezahlt wurde. Auch der internationale Sparkassenverkehr mit Belgien hat sich weiter gehoben. Von den 1057453 Einlagen sind 61892 oder 5,9 v. H. mittelst Postfreimarken von 5 cts. und 1 ct. bewirkt.

Ein Postillonseid aus dem Jahre 1745. Demnach des Herrn Kayserlichen Erb General Obrist Hof Postmeister im Heylichen Römischen Reiche, Burgund und denen Niederlanden, Alexander Ferdinand Hochfürstliche Durchlaucht nachgesetzter Posthalter zu ..... bey der gnädigst ihm anvertrauten Station, mich ..... zu seinem Postknecht angenohmen,

Alfs schwehre ich zu Gott dem Allmächtigen einen leiblichen Eydt, dafs nechst höchstgedachten Seiner Hochfürstlichen Durchlaucht ermeldeten Herrn Posthalter ich jederzeit treu und dienstgewärtig seyn, des Kayserlichen Reichs Postwesens Nutzen und Bestens nach allem meinem Verstand und Vermögen befördern, Schaden und Nachtheil aber, so viel an mir, warnen, abwenden und demselben vorkommen, mich eines nüchtern Lebens befleifsigen, was mir von Ihm bey der Post oder derselben wegen sowohl ordinarie als extraordinarie zu verstehen, als das ordentliche Felleysen, Kasten und Paquetten, oder wie es sonst Namen haben mag: ingleichen deren reisenden Personen Bagage und Sachen anvertraut wird, alles fleifsig in Acht nehmen und damit sowohl im Auf- und Abpacken als auf der Strafse jedesmal treulich umgehen, dafs nichts verwahrloset oder verloren, sondern an gehörige Orte richtig geliefert werde, soviel Mensch und möglich sorgen; mit den Paqueter oder Brief Porto bey deren Ordinari, es seyen Reit oder fahrende Posten, dafern mir dessen unterwegs etwas zu handen kommen sollte, keinen Unterschleif machen, weniger, so ich dergleichen von andern wahrnehmen sollte, solches verschweigen, sondern alles gehörigen Orts ansagen und berechnen, viel weniger unterwegs Personen auf die Ordinari Wagens aufsitzen lassen. Zu vorfallenden Staffetten und Extraposten mich jederzeit bereit halten und selbe gehörigen Orts ohne die geringste Versäumnus getreu und willig befördern, ohne Ursache über die bestimmte Zeit mit denen Pferden niemals ausbleiben und bey Führung derer Ordinären Felleysen und Staffetten von dem Pferde ohne die allerhöchste Noth nicht absteigen, noch bey Verlust meines Lohnes an denen Wirthshäusern zum Trinken anreithen oder absitzen. Die Pferd nicht überjagen noch überladen, mit dem mir auf dieselbe reichende Futter treulich umgehen und denen Pferden nichts entziehen, sondern selbe jederzeit gebührend und fleifsig versorgen: auf Hufschlag, Sattel, Geschirr, Wagen und alles was darzu

gehört, gut acht haben, dasselbe wanns nöthig bessern, oder das was schadhaft in der Zeit gebessert werde, fleifsig erinnern; und in Summa alles was sonsten einem rechtschaffenen Postknecht zu thun und zu lassen wohl anstehet, jederzeit thun und verrichten will.

So wahr mir Gott helfe durch
Jesum Christum unsern
Heylandt und Erlöser. Amen.

Zeitungen in China. In seinem bei J. J. Weber zu Leipzig erschienenen interessanten Werke »China und Japan« beschäftigt sich der bekannte Welt- und Forschungsreisende E. v. Hesse-Wartegg auch mit dem chinesischen Zeitungswesen, indem er schreibt:

Wir können es uns kaum vorstellen, dafs in dem weiten Gebiete zwischen dem Himalaya und der sibirischen Grenze gegen 400 Millionen Menschen wohnen, die eine Zeitung in unserem Sinne noch nicht kennen. Dabei sind die Chinesen die Erfinder des Papiers, der Druckerschwärze und des Buchdrucks, ja sie haben sogar selbst eine Zeitung, die um viele Jahrhunderte älter ist als die europäischen: die Pekinger Staatszeitung »Tzing-Pao«, die bereits seit dem Jahre 713 in chinesischen Werken Erwähnung findet und seitdem regelmäfsig erschienen ist. Sie ist in ihrer ganzen Art ein Unicum. Der Text beschränkt sich in erster Linie auf Hofnachrichten und die Veröffentlichung von kaiserlichen Erlassen, Ernennungen, Gesetzen, Strafen u. s. w., wird in einer eigenen Druckerei von Setzern gesetzt und mit der Presse gedruckt. Aber die chinesische Setzerarbeit ist umständlich und es vergehen immer einige Tage, bis eine Ausgabe der Zeitung fertig gestellt ist. Da in der Schrift der Chinesen jedes Wort oder doch jede Silbe ein eigenes Zeichen hat, so sind die verschiedenen Typen nicht, wie in unseren Druckereien, in verhältnifsmäfsig kleinen Kästen unterzubringen, sondern es giebt dort ganze Katakomben, gefüllt mit Tausenden von Kästchen, jedes mit anderen Typen. Zudem handelt es sich nicht um winzige Metallstäbchen, sondern die gewöhnlichen Typen sind Holzstücke von etwa einem Quadratcentimeter Durchschnitt. Auch sind sie nicht leicht in der Form von einander zu unterscheiden, sondern bestehen in der Mehrzahl aus 20 bis 30 Strichen, kunterbunt durch einander gezogen. Für gewöhnlich hat der chinesische Setzer einige Laufburschen zu seiner Verfügung, die ihm die Typen holen.

Der Druck geht ebenfalls langsam vor sich. Die Papierblätter der Pekinger Zeitung, 19 cm hoch und 20 cm breit, liegen neben dem Drucker, welcher den Satz in einem Holzrahmen vor sich stehen hat. Mit einer breiten Bürste entnimmt er einer Mulde etwas Druckerschwärze und bringt sie auf die Typen. Dann legt er sorgfältig ein Blättchen auf den Satz und fährt mit einem kleinen harten Handkissen darüber. Die Rückseite wird nicht bedruckt, das Blatt vielmehr nach aufsen gefaltet und an den offenen Seiten zusammengeheftet. 10 bis 20 und mehr solcher Blätter machen eine Zeitung aus; sie werden am Rückenrande durchlocht und mit Bindfäden aus Papier zusammengeknüpft. Jedes Exemplar erhält einen gelben Umschlag, auf dessen Rückseite der Name »Tzing-Pao«, d. h. Hauptstadt-Zeitung, aufgedruckt ist. Die Verbreitung der Zeitung erfolgt durch besondere Kuriere der Postbehörde. Das Abonnement beträgt etwa 1 Mark monatlich.

Da der Druck so lange Zeit in Anspruch nimmt, so werden zwei andere Ausgaben der Zeitung schneller hergestellt; bei der einen wird der Text rasch in Wachsplatten eingeschnitten und dann vervielfältigt, für die andere wird der Inhalt der Documente mit möglichster Beschleunigung von Schreibern in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren abgeschrieben.

Der Inhalt dieser Zeitungen ist keines-

wegs langweilig. Sie sind zugleich die einzigen »Baedeker« jenes Landes. Auch entrollt sich das ganze China, vom kaiserlichen Hofleben bis herab zu dem Treiben der Wegelagerer und Seeräuber in diesen Blättchen: Militär und Marine, Gerichtspflege, Tempelopfer und Ahnenverehrung, Beamtenwesen, Agricultur, Industrie, Aberglauben und Rechtsgebräuche finden Erörterung. Ein Vertuschungssystem kennen die Chinesen nicht; alle Missethaten der Mandarine und Ministerialbeamten werden offen geschildert, ja sogar Anklagen, welche die Censoren gegen Kaiserinnen und Prinzen erheben, werden aufgenommen: der Chinese kennt eben nur ein Patriarchat im wahren Sinne, in dem Alle nach demselben Rechte behandelt werden.

In den dem europäischen Handel eröffneten Vertragshäfen wurden in den letzten Jahren zuerst von Engländern, nachdem die ziemlich zahlreichen dort erscheinenden europäischen Zeitungen das Interesse der Chinesen erregt hatten, auch einige chinesische Tageszeitungen begründet, von denen das Shanghaier »Tchen-Pao« in 12 000 Exemplaren erscheint, während die übrigen eine Auflage von 3000 bis 6000 haben. Weite Verbreitung hat ein von den Priestern der katholischen Mission herausgegebenes halbwöchentliches Blatt gefunden. Diese Zeitungen verrathen auch in ihrem Aeufseren den europäischen Ursprung. Sie haben etwa das Format der »Gartenlaube« und bestehen aus vier Blättern, bei denen auch die Innenseiten bedruckt sind. Nur ist die Eintheilung umgekehrt, wie in unsern Zeitungen; auf der letzten Seite befinden sich Titel und Leitartikel und die ersten Seiten sind vollständig gefüllt mit Reklamen. Fast die Hälfte der Zeitung enthält solche Anzeigen, die einen tiefen Einblick in das Volksleben und in den chinesischen Kleinverkehr gewähren. Die Leitartikel behandeln in- und ausländische Dinge und sind vortrefflich geschrieben. Eine andere Abtheilung bringt Auszüge aus der Pekinger Zeitung, Uebersetzungen der Reuter'schen Depeschen über Ereignisse der westlichen Welt u. s. w. Den interessantesten Theil bilden die letzten Textseiten: Lokalnachrichten, Feuilleton, persönliche Angelegenheiten, Gericht u. dgl. m.

Ihre Nachrichten holen sich die chinesischen Redactionen in der ganzen Stadt durch Reporter, die ihr Geschäft ausgezeichnet verstehen, zusammen. Für schwer zu übersetzende Wörter nehmen sie ähnlich klingende chinesische zu Hülfe. Für Telephon schreiben sie z. B. to-li-fung und jedes europäische Kaufhaus hat auch einen chinesischen Namen; so heifst Ehlers E-li-si, Wolf Wa-fu, Wikkinson Way-king-sun. Meiers giebt es ebenfalls in China; nur werden sie Mei-ier geschrieben.

III. LITERATUR.

Geschichte des Maria Theresien-Thalers. Herausgegeben von Carl Peez, K. und K. österr. und ung. Vice-Consul in Krajova, und Dr. Jos. Raudnitz, Concipist im K. und K. Finanzministerium. Verlag von Carl Graeser, Wien.

Zweimal hat Oesterreich auf dem Gebiete der Münzprägung Mafsnahmen getroffen, die von wesentlichem Einflufs auf die Münz- und Handelsverhältnisse weiter Ländergebiete geworden sind: das erste Mal, als Erzherzog Sigismund, Landesherr von Tirol, im letzten Viertel des 15. Jahr-

hunderts als höhere Einheit für die zahllosen damals ausschliefslich umlaufenden kleineren Silbermünzen den Thalertypus erfand. Seit 1484 liefs dieser sonst wenig bekannte habsburgische Prinz aus den reichen Erträgen der tiroler Bergwerke »Guldenbatzen« schlagen; sie stellten seit den ältesten Tagen der Münzprägung — abgesehen von gelegentlich geprägten und nur Schauzwecken dienenden Medaillons — die erste Silbermünze von gröfserem Gewichte dar, welche dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. Bald zeigte sich, wie tief diese Neuerung in das Verkehrsleben Europas eingriff, denn von allen Nachbarländern wurden die Guldenbatzen unter verschiedenen Namen nachgeahmt. In der Münzstätte des Grafen Schlick zu Thal (Joachimsthal) in Böhmen wurden sie in gröfseren Mengen geschlagen; die dort geprägten Stücke wurden »Joachimsthaler« oder einfach »Thaler« genannt. — Zum zweiten Male griff Oesterreich in bedeutungsvoller Weise in das europäische Münzwesen ein, als nicht ganz 300 Jahre nach Einführung der Thalerform, im Jahre 1753, die grofse Kaiserin Maria Theresia den zahlreichen Spröfslingen der Thalerfamilie ein neues Mitglied in Gestalt des Conventionsthalers hinzugesellte, der im Aufsenhandel der österreichischen Monarchie bald eine erhebliche Bedeutung erlangte, namentlich im Osten grofse Beliebtheit errang und als »Levantiner-Thaler« oder »Maria Theresien-Thaler« in den Ländern des Orients in hoher Achtung steht. Er zeigt auf der Vorderseite, wie hier beiläufig erwähnt sei, das Brustbild der Monarchin mit dem Perlendiadem im Haare; seit dem Jahre 1765 wallt der Wittwenschleier auf den Nacken herab; das seidene Oberkleid wird durch eine Agraffe an der rechten Schulter festgehalten, an welcher der Hermelinpelz haftet. Die Rückseite trägt den gekrönten Doppeladler mit Kopfscheinen, auf dessen Brust, unter den Kronen von Ungarn und Böhmen, in vierfach zertheiltem Schilde rechts das zweifeldige Wappen von Ungarn, links jenes von Böhmen, darunter im dritten Felde das Wappen von Burgund und im vierten das von Burgau, im Mittelschild aber, vom Herzogshut überdeckt, das österreichische Hauswappen sich befindet nebst der jeweiligen Jahreszahl.

Die Geschichte dieser Münze darzustellen, haben die Verfasser in der vorliegenden Monographie unternommen. Es ist ihnen gelungen, auf Grund amtlicher Quellen sowie der in der geographischen und volkswirthschaftlichen Literatur vorhandenen Angaben ihre Aufgabe in trefflichster Weise zu lösen.

Wir werden in die Zeit geführt, als Oesterreich, durch seine geographische Lage auf den Orienthandel geradezu hingewiesen, unter Carl VI. und Maria Theresia gewaltige Anstrengungen machte, mit den bereits zu hoher Blüthe gelangten europäischen Handelsstaaten in Wettbewerb zu treten. Dem Leser entrollt sich ein Bild des damaligen Geldwesens, insbesondere des orientalischen, und er erfährt, wie die Mängel des letzteren die Einfuhr westeuropäischer Münzsorten wesentlich förderten. Dabei bietet sich ihm ein Ueberblick über die verschiedenen Handelsmünzen, die in der Levante nach einander in Gunst standen. Im Anschlusse daran wird gezeigt, welche Umstände dem Maria Theresien-Thaler zu seiner hohen Bedeutung verhalfen. Bei der Ständigkeit seines Gehalts und seinem reinen Gepräge sehen wir ihn bald in das Getriebe des Welthandels eintreten und namentlich für den Kaffeehandel grofse Wichtigkeit gewinnen. Wie James Bruce auf seiner von 1768 bis 1773 unternommenen Reise beobachtete, wurde in Jemen der Kaffee mit Maria Theresien-Thalern bezahlt, zu welchem Zwecke immer »eine immense Menge« davon vorräthig war. Von dort vertheilte sich diese Münze in die eigentlichen Productionsländer des Kaffees, zu denen Südarabien, Abessynien und die Ostküste von Afrika gehörten, und erlangte das Bürgerrecht in den

von der Sonne durchglühten, den Europäern damals nahezu verschlossenen Reichen des Morgenlandes. Die arabischen und halbbarbarischen Kaufleute, die mit Elfenbein, Straufsenfedern, Gummi, Gold und Sclaven handelten, schleppten sie dann weiter bis in die sagenhaften Länder des centralafrikanischen Urwaldes und an die Westküste des schwarzen Erdtheils. Gegenwärtig circulirt sie in einer Menge von etwa 100 Millionen Stück innerhalb eines Gebiets von nahezu 10 Millionen Quadratkilometern und beherrscht ein gutes Drittel von Afrika.

Eingehende Erörterungen widmen die Verfasser weiter u. A. dem mit den österreichischen Thalern, die in der Levante längere Zeit hoch im Preise standen und beträchtlichen Agiogewinn abwarfen, betriebenen Handel, ferner der numismatischen Geschichte des Maria Theresien-Thalers sowie den über seine Ausprägung erlassenen Vorschriften und Verordnungen der K. K. Finanzverwaltung. Aus den beigegebenen statistischen Mittheilungen entnehmen wir die interessante Thatsache, dafs für die Zeit von 1753 bis 1897 nicht weniger als 133 200 695 Maria Theresien-Thaler als ausgeprägt nachgewiesen sind, dafs diese Zahl aber bei weitem nicht die gesammte Ausmünzung darstellt, weil für mehrere Münzstätten, die an der Herstellung erheblichen Antheil hatten, statistische Angaben fehlen. In Wirklichkeit dürfte die ausgeprägte Zahl auf über 200 Millionen zu schätzen sein.

Einen breiten Raum nimmt die Geschichte des Umlaufs des Maria Theresien-Thalers in den einzelnen Ländern ein, wobei die begünstigenden Momente und die seitens fremder Regierungen getroffenen Prohibitivmafsregeln eingehend erörtert werden. Auch die unbefugte Nachprägung und die Nachahmungen des Maria Theresien-Thalers lernen wir kennen, ebenso seine Bedeutung als Grundlage von Münz- und Gewichtssystemen. So wurde er auf den Ionischen Inseln und in Egypten als oberste Münzeinheit über die bestehende Landesmünze gesetzt, in Sansibar galt er als Haupt eines künstlich aus verschiedenen fremden Sorten zusammengestellten Münzsystems und in Abessynien und mehreren anderen afrikanischen Ländern als oberste Rechnungseinheit gegenüber mannigfaltigem, in steter Werthschwankung begriffenen Waarengelde. Nicht minder liegen Zeugnisse vor, dafs sein Gewicht im Verkehrsleben von Afrika einheimischen Gewichtsmafsen zu Grunde gelegt wurde.

In ihren Schlufsbetrachtungen beschäftigen sich die Verfasser mit der Zukunft des Maria Theresien-Thalers. Aus dem Umstande, dafs er so verschiedene Dienste leistet, wie selten eine andere Münze (als Geld, Waare, Gewicht und Schmuck), in Verbindung mit der Thatsache, dafs in dem sechsjährigen Zeitraume von 1892 bis 1897 noch 23 421 500 Stück und zwar sämmtlich auf Bestellung geprägt worden sind: wird gefolgert, dafs bis zum Verschwinden dieser Münze aus dem Verkehre voraussichtlich noch geraume Zeit vergehen werde.

Als besonderer Vorzug des Peez-Raudnitzschen Werkes ist hervorzuheben, dafs es eine übersichtliche und abwägende Zusammenfassung der aufserordentlich reichhaltigen einschlägigen Literatur bietet und in einige bisher wenig erörterte Gebiete, wie das Getriebe des internationalen Geldhandels um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, wichtige Einblicke gewährt.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. **ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 3.** **Februar 1900.**

Der Entwurf eines Telegraphen-Wegegesetzes in zweiter und dritter Lesung im Reichstage.

Der Entwurf eines Telegraphen-Wegegesetzes, dessen Wortlaut nebst Begründung sich im Ergänzungshefte zu Nr. 7 des Archivs vom vorigen Jahre abgedruckt findet, war nach der ersten Lesung durch Beschlufs des Reichstags vom 15. April v. J. der XIV. Reichstagscommission überwiesen worden, die zur Berathung der Entwürfe eines Gesetzes, betreffend einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen und zu einer Fernsprechgebühren-Ordnung gebildet worden war (vergl. das Ergänzungsheft zu Nr. 10 des Archivs vom vorigen Jahre). Diese Commission unterzog den Entwurf zwei Lesungen, die insgesammt fünf Sitzungen in Anspruch nahmen, und erstattete über das Ergebnifs ihrer Berathungen unterm 7. Dezember dem Reichstag einen eingehenden schriftlichen Bericht, in dem sie die Annahme des anderweit festgestellten Entwurfs empfahl.

Da der Schwerpunkt der Erörterungen über den Gesetzentwurf in den Commissionsberathungen beruht, in denen wichtige grundsätzliche Fragen berührt worden und wiederholt bindende Erklärungen der Regierungsvertreter abgegeben sind, so bringen wir nachstehend zunächst einen Ueberblick über den Verlauf der Verhandlungen in der Commission.

Als Vertreter der verbündeten Regierungen nahmen an den Berathungen Theil: der Staatssekretär des Reichs-Postamts v. Podbielski, der Königlich bayerische aufserordentliche Gesandte Minister Graf v. Lerchenfeld-Koefering, der Direktor im Reichs-Postamte Sydow und der Königlich sächsische Ministerial-Direktor Dr. Fischer. Als besondere Kommissare waren vom Bundesrathe berufen worden: der Geheime Ober-Regierungsrath im Reichsamte des Innern v. Sydow, der Geheime Postrath Aschenborn, der Postrath Christiani und der Königlich bayerische General-Direktionsrath Seidlein.

Vor Eintritt in die Berathungen der einzelnen Punkte legte der Staatssekretär des Reichs-Postamts nochmals die Gründe kurz dar, die Anlafs zur Einbringung des Gesetzentwurfs gegeben hatten. Es handele

sich hauptsächlich darum, den Schwierigkeiten zu begegnen, die bei grofsen Linien durch kleine Gemeinden bereitet werden könnten. Die steigende Entwickelung des Verkehrs könne sich nicht mehr mit den grofsen Staatskunststrafsen begnügen, sie dränge dazu, auch andere öffentliche Wege für die Bedürfnisse der Telegraphenverwaltung nutzbar zu machen. Da sei ein Eingriff in die Rechte Dritter nicht zu vermeiden. Die Commission möchte sich deshalb bei ihren Berathungen nicht nur von rein rechtlichen Erwägungen, sondern auch von den Rücksichten auf die praktischen Bedürfnisse leiten lassen und Entgegenkommen zeigen.

Bei der Berathung des

§. 1

des Gesetzentwurfs griff die Debatte zunächst auf die Erörterung allgemeiner, grundsätzlicher Fragen zurück. Es wurde namentlich auch unter Hinweis auf Artikel 9 der Verfassungsurkunde für den Preufsischen Staat geltend gemacht, dafs die vorgeschlagene Beschränkung oder Beseitigung von Privatrechten im Widerspruche zur Verfassung eines jeden Landes stehe. Die behaupteten Bedürfnisse der Telegraphenverwaltung könnten nur im Wege eines Enteignungsgesetzes für das besondere Gebiet des Telegraphenwesens befriedigt werden. Demgegenüber wurde von den Vertretern der verbündeten Regierungen erklärt, dafs der Entwurf gar nicht beabsichtige, in das wirkliche Privateigenthum einzugreifen, sondern dafs es sich um Benutzung öffentlicher Wege im öffentlichen Interesse handele. Es widerspreche keineswegs der Natur des öffentlichen Weges, ihn zur Förderung des Nachrichtendienstes für die Zwecke der Telegraphenverwaltung nutzbar zu machen, da der Nachrichtendienst schliefslich auch zum öffentlichen Verkehre gehöre. Durch das Enteignungsverfahren würde die Entwickelung des Ausbaues der Telegraphen- und Fernsprechlinien in empfindlicher Weise gehemmt werden, da alsdann ein wesentlicher Theil der der Telegraphenverwaltung zur Verfügung gestellten Geldmittel zur Befriedigung der im genannten Verfahren festgesetzten Entschädigungsansprüche verwendet werden müfste.

Auf die Frage, wie weit der Luftraum und der Raum unter der Erdoberfläche als Verkehrsweg in Anspruch genommen werden dürfe, gab der Vertreter der Regierung folgende Erklärung ab:

So lange nicht die Telegraphenverwaltung in dem Verfahren der §§. 7 ff. einen öffentlichen Weg u. s. w. zur Benutzung für die Herstellung einer Telegraphenanlage in Anspruch nehme, seien die Unterhaltungspflichtigen in keiner Weise gehindert, ihn anderweit zu benutzen, insbesondere könne von ihnen nicht verlangt werden, dafs sie auf künftige Anlagen der Telegraphenverwaltung bei der Benutzung des Weges Rücksicht nehmen. Unter dem Luftraum über und dem Erdkörper unter den öffentlichen Wegen u. s. w. sei nur der in gerader Linie (rechtwinklig zur Erdoberfläche) darüber und darunter befindliche Raum zu verstehen, eine seitliche Ausdehnung sei ihm nicht zu geben.

Der Antrag, nur den öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenlinien das beanspruchte Benutzungsrecht einzuräumen, fand allgemeine Zustimmung.

Zu §. 2

wurde folgender Zusatz beantragt und angenommen:

> »Die Telegraphenverwaltung hat dem Unterhaltungspflichtigen die Auslagen für die von ihm vorgenommene Instandsetzung zu vergüten und den durch die Arbeiten an der Telegraphenlinie entstandenen Schaden zu ersetzen.«

Zur Begründung seines Vorschlags wies der Antragsteller darauf hin, dafs im Gesetz eine Bestimmung darüber fehle, wer die Kosten der Instandsetzung des Weges zu tragen habe, wenn der Unterhaltungspflichtige den Weg wieder in Stand gesetzt hat. In den dem Entwurfe beigegebenen Motiven habe zwar die Telegraphenverwaltung sich hierzu verpflichtet, es sei aber nöthig, um allen Zweifeln zu begegnen, dafs der anerkannte Grundsatz auch im Gesetze selbst zum Ausdrucke gelange. Die Verpflichtung zum Schadenersatze werde die Telegraphenverwaltung in wirksamer Weise veranlassen, bei ihren Arbeiten möglichst schonend vorzugehen.

§. 3

erhielt eine nur unwesentliche Aenderung.

Zu §. 4,

der das Verhältnifs der Telegraphenlinien zu den Baumpflanzungen behandelt, lagen verschiedene Anträge vor. Die meisten von ihnen beschäftigten sich mit der Frage, inwieweit der Telegraphenverwaltung ein Eingriff in die Baumpflanzungen im Interesse ihrer Linien erlaubt sein solle, und wie die Frage der Erstattung der Kosten und des Schadens, die durch solche Eingriffe erwachsen, zu regeln sei. Bei der Erörterung hierüber wurde von einem Vertreter der Regierung darauf hingewiesen, dafs sich Ausästungen wegen der besonders bei feuchtem Wetter hervortretenden, stromableitenden Eigenschaften der Zweige nicht vermeiden liefsen. Ein Antrag, auf das Wachsthum der Bäume thunlichst Rücksicht zu nehmen, wurde einstimmig angenommen. Dagegen wurde von Seiten der Regierung die Forderung, dafs die Telegraphenverwaltung verpflichtet sein solle, zur Schonung der heranwachsenden Bäume ihre Leitungen zu verlegen und die Besitzer der Baumpflanzungen von der beabsichtigten Ausästung mindestens 48 Stunden vorher zu benachrichtigen, als unannehmbar bezeichnet. Man wies darauf hin, dafs es das Interesse eines geregelten Telegraphenverkehrs dringend erheische, an den bestehenden Linien jede Aenderung möglichst zu vermeiden, da eine solche jedesmal den Betrieb empfindlich störe. Bei der Verlegung grofser Strecken, wo oft Hunderte von Grundstücksbesitzern in Betracht kämen, würden die Kosten für die Verlegung bei Weitem den Schaden übersteigen, der den Eigenthümern der Baumpflanzungen etwa durch die Ausästungen zugefügt werden könnte. Die beantragte Frist widerstrebe den Interessen des Verkehrs, die Verwaltung würde nach Stürmen u. s. w. nicht in der Lage sein, sie zu beachten. Besonders schwierig würden sich die Verhältnisse in solchen Gegenden gestalten, wo die Besitzer der Baumpflanzungen Privatpersonen seien, die von denselben weit entfernt wohnten. Unbedingt müsse die Telegraphenverwaltung in dringlichen Fällen freie Hand behalten. Diese gewichtigen Bedenken fanden in den Ausführungen verschiedener Mitglieder der Commission Unterstützung. Es wurde deshalb von der Festsetzung einer bestimmten Frist abgesehen und der Telegraphenverwaltung das Recht eingeräumt, in dringlichen Fällen die Ausästungen selbst zu bewirken.

Mit der Begründung, dafs der §. 4 einen wichtigen Eingriff in Privatrechte bedeute und dafs es daher nicht erwünscht sei, die Anordnungen über die Tragung der Kosten für die Ausästungen dem Reichskanzler im Einvernehmen mit dem Bundesrathe zu überlassen (§. 18[1] des Regierungsentwurfs), entschied man sich ferner für die Aufnahme einer Bestimmung, dafs die Telegraphenverwaltung zum Ersatze dieser Kosten verpflichtet sei, soweit die Ausästungen in ihrem Interesse und auf ihren Antrag bewirkt würden.

Ein Antrag, die dem Besitzer der Baumpflanzung durch die Ausästung

entstehende Haftverbindlichkeit für Unfälle der Telegraphenverwaltung zuzuweisen, wurde zurückgezogen, nachdem ein Regierungsvertreter unter Hinweis darauf, dafs eine derartige Bestimmung in die Unfallversicherungsgesetze gehöre, es als das Richtigste bezeichnet hatte, die Vorschriften des Bürgerlichen Rechtes über diese Frage entscheiden zu lassen.

Zu §. 5

war u. a. beantragt worden,

1. dafs die Telegraphenverwaltung die Telegraphenlinien gegen Störungen durch vorhandene besondere Anlagen selbst zu schützen habe,
2. dafs eine Begriffsbestimmung der Voraussetzungen, unter denen eine besondere Anlage als in der Vorbereitung befindlich anzusehen sei, in dem Gesetze selbst Aufnahme fände.

Hierbei wurde Seitens der Regierung darauf hingewiesen, dafs die Vorschrift im Abs. 4 des Entwurfs ein sehr weitgehendes Entgegenkommen gegenüber dem gegenwärtigen Rechtszustande bedeute, wie er durch §. 12 des Telegraphengesetzes geregelt sei. Andererseits sei es sachlich unbedenklich, die Frage 2 in dem Gesetze selbst zu lösen, es sei aber wohl schwierig, eine für alle Verhältnisse dauernd zutreffende Begriffsbestimmung zu finden. Z. F. möchte sich folgende Fassung empfehlen:

> »Als in der Vorbereitung begriffen gelten Anlagen, sobald sie auf Grund eines ausgearbeiteten Planes, der die für die Ausführung wesentlichen Punkte enthält, die Genehmigung dessen, für welchen sie ausgeführt werden sollen, und die etwa erforderlichen Genehmigungen der zuständigen Behörden und des Eigenthümers oder des sonstigen Nutzungsberechtigten des in Anspruch genommenen Weges erhalten haben.«

Zu Bedenken gebe auch der erste Theil des Antrags Anlafs, und zwar aus technischen Gründen. Denn es werde noch oft die Frage entstehen, wie Telegraphenlinien zu schützen seien. Im weiteren Verlaufe wurde regierungsseitig die Erklärung zu Protokoll gegeben:

> es sei Sache der Telegraphenverwaltung, auf ihre Kosten die Mafsregeln zu treffen, welche zum Schutze ihrer Anlagen gegenüber vorhandenen besonderen Anlagen erforderlich seien.

Daraufhin wurde der erste Theil des Antrags zurückgezogen, der zweite gelangte in der regierungsseitig vorgeschlagenen Fassung mit einigen kleinen Aenderungen zur Annahme.

§. 6,

der sich mit der Regelung des Verhältnisses der bereits bestehenden Telegraphenlinien zu später errichteten besonderen Anlagen befafst, gab zu lebhaften Erörterungen Anlafs. Nach der Ansicht der überwiegenden Mehrzahl der Commissionsmitglieder belasteten die Bestimmungen des Regierungsentwurfs zu sehr die zur Unterhaltung der Verkehrswege Verpflichteten, also hauptsächlich die Gemeinden, und würden deren Bedürfnissen und Interessen nicht gerecht. Von verschiedenen Seiten wurde deshalb der Versuch gemacht, Abhülfe in der bezeichneten Richtung zu schaffen. Es wurden dabei verschiedene Wege eingeschlagen.

Während zwei Anträge sich lediglich mit der Vertheilung der Kosten beschäftigten, bezweckte der Antrag eines dritten Mitglieds in erster Linie die Erweiterung der Befugnifs der Unterhaltungspflichtigen, Verlegungen und Veränderungen einer Telegraphenlinie zu verlangen, daneben befafste er sich gleichfalls mit der Vertheilung der Kosten. Der Schutz des §. 6, so wurde ausgeführt, sei den besonderen Anlagen nicht nur dann zu gewähren,

wenn sie im öffentlichen Interesse lägen, sondern auch dann, wenn sie aus volkswirthschaftlichen oder aus Verkehrsrücksichten zur Ausführung gebracht werden sollten. Diesem Standpunkt erkannte der Vertreter der verbündeten Regierungen eine gewisse Berechtigung zu. Freilich werde die Durchführung des Vorschlags eine nicht unwesentliche finanzielle Belastung der Telegraphenverwaltung zur Folge haben.

Ein anderes Mitglied bezeichnete es als eine Lücke des Entwurfs, dafs nur die besonderen Anlagen der Wegeunterhaltungspflichtigen berücksichtigt werden sollten. Es komme sehr häufig auch in Städten vor, dafs von dritten Personen (Actiengesellschaften) die Anlagen ausgeführt würden. Es sei zwar zuzugeben, dafs kein Grund vorliege, dem Grofskapital ein Vorrecht vor den Telegraphenlinien einzuräumen, kleineren Gemeinden sei es aber überhaupt nicht möglich, aus eigenen Mitteln solche Anlagen herzustellen, sie seien geradezu gezwungen, die Herstellung Privatgesellschaften zu überlassen oder nur in der Lage, im Vereine mit anderen öffentlichen Verbänden sich an solchen Unternehmungen zu betheiligen. Man dürfe auf diesem Gebiete der Bethätigung der Industrie keine Schwierigkeiten bereiten, denn für die allgemeine Concurrenzfähigkeit Deutschlands werde die Entwickelung seiner elektrischen Industrie mafsgebend sein. Hiergegen erhob der Regierungsvertreter Bedenken. Werde die Ausführung einer an sich dem öffentlichen Interesse dienenden Anlage einer Gesellschaft überlassen, so sei bei jedem Vortheile, der solchen Unternehmungen eingeräumt werde, wesentlich das Privatinteresse der Actionäre betheiligt. Derartigen Privatinteressen gegenüber müsse das von der Telegraphenverwaltung vertretene öffentliche Interesse vorgehen.

Mehrere Vorschläge, die zwischen diesen widerstreitenden Interessen zu vermitteln suchten, fanden keinen Beifall.

Ebenso gingen die Ansichten darüber aus einander, ob das Weichen der Telegraphenlinie davon abhängig zu machen sei, dafs diese anderweit ihrem Zwecke entsprechend untergebracht werden könnte. Der Behauptung, dafs die Telegraphenverwaltung stets in der Lage sein werde, ihre Linien anderweit unterzubringen, wurde von dem Staatssekretär des Reichs-Postamts lebhaft widersprochen. In Ostfriesland z. B. könnten für die Telegraphenlinien nur die grofsen öffentlichen Strafsen benutzt werden, da das übrige Land von zahllosen Gräben durchzogen sei. Würden dort die Linien wegen späterer Starkstromanlagen von den grofsen Strafsen verdrängt, dann werde die telegraphische Verbindung Deutschlands mit dem Weltverkehr unmöglich gemacht. Aehnlich lägen die Verhältnisse in der Gegend von Memel. Er betone nochmals, dafs die geplante gesetzliche Regelung der Starkstromindustrie nur die Wege ebene. Für alle Betheiligten sei der jetzt herrschende Zustand nachtheiliger als die Rechtslage, die der Entwurf in Aussicht nehme. Jetzt seien die Telegraphenlinien auf den Hauptstrafsen zusammengedrängt, das Gesetz gebe die Möglichkeit, auf Nebenwege überzugehen.

Mit Rücksicht auf diese Darlegungen wurde ein neuer Vermittelungsantrag eingebracht. Da über die strittigen Punkte indefs zunächst eine Einigung nicht zu erzielen war, so wurde eine Untercommission von fünf Mitgliedern eingesetzt mit dem Auftrage, für den §. 6 eine Fassung zu finden, die allen berechtigten Anforderungen möglichst gerecht werde. Nach eingehender Besprechung erzielte die Untercommission Uebereinstimmung über folgende Punkte:

1. Dem Verlangen einer Verlegung oder Veränderung der Telegraphenlinie ist nur dann stattzugeben, wenn sonst die Herstellung der späteren besonderen Anlage unterbleiben müfste oder wesentlich erschwert würde;

2. es kommen nicht nur die besonderen Anlagen in Betracht, die aus Gründen des öffentlichen Interesses, sondern auch solche, die aus volkswirthschaftlichen Rücksichten zur Ausführung gebracht werden sollen;
3. die Herstellung der besonderen Anlage darf auch unter überwiegender Betheiligung des Unterhaltungspflichtigen geschehen, wenn sie die Vorrechte des §. 6 geniefsen soll;
4. um einer Verschleierung des wahren Sachverhalts in dieser Hinsicht vorzubeugen, sollen der Telegraphenverwaltung die Kosten antheilig erstattet werden, wenn der Unterhaltungspflichtige binnen 5 Jahren nach der Inbetriebsetzung solcher besonderen Anlage seinen Antheil einem nicht unterhaltungspflichtigen Dritten überläfst;
5. die Unternehmer anderer als der oben bezeichneten Anlagen haben die aus der Verlegung u. s. w. der Telegraphenlinien entstehenden Kosten zu tragen;
6. die Verlegung einer dem Verkehre mit dem Auslande dienenden Telegraphenlinie kann nicht verlangt werden, wenn deren Führung auf einem anderen Verkehrsweg unmöglich ist.

Nachdem diese Vorschläge in der Commission vorgetragen waren, erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts, dafs er ihre Annahme zunächst empfehle. Es sei zwar nicht richtig, dafs nur die dem Verkehre mit dem Auslande dienenden Telegraphenlinien volle Berücksichtigung finden sollten. Das gleiche Vorrecht sei auch den grofsen Inlandslinien einzuräumen. Auch sie seien von der gröfsten Wichtigkeit und hätten dem Reiche Millionen gekostet. Trotz dieser Bedenken befürworte er für die erste Lesung Annahme der Vorschläge, damit sie bei den weiteren Berathungen als Grundlage dienen könnten.

Bei der zweiten Lesung wurden von verschiedenen Seiten Erweiterungen einzelner Bestimmungen des §. 6 gewünscht.

Zunächst sollten auch die Fälle mit einbegriffen werden, in denen ein oder mehrere Wegeunterhaltungspflichtige Anlagen ausführen wollen, die sich über Wege verschiedener Unterhaltungspflichtiger erstrecken.

Durch den Antrag eines anderen Mitglieds sollte der Erklärung des Staatssekretärs wegen Berücksichtigung der grofsen Inlandslinien Rechnung getragen werden. Zur Begründung des Antrags wurde darauf hingewiesen, dafs es sich bei den Telegraphenlinien für den Orts-, Vororts- und Nachbarortsverkehr, die für die Telegraphenverwaltung feststehende Begriffe seien, und bei den besonderen Anlagen gleichmäfsig nur um räumlich begrenzte Interessen handele, dafs aber von dem ungestörten Bestande der grofsen Inlandslinien weitere Kreise Nutzen zögen.

Endlich wurde in dem Beschlusse 4 der Untercommission der Fortfall der beschränkenden Frist von 5 Jahren empfohlen, damit jeder Schiebung die Spitze abgebrochen werde.

Sämmtliche Anträge der zweiten Lesung fanden die Zustimmung der Commission.

Die zu

§. 7

geäufserten Wünsche, die sich mit der Verlängerung der Auslegungsfrist für die Pläne der Telegraphenverwaltung auf 4 Wochen und mit der Bekanntgabe der Auslegungszeit in den Blättern befafsten, wurden einstimmig angenommen.

Bei Berathung des

§. 8

wurde aufser einigen kleinen Aenderungen erstrebt, der mit der Beschwerde

angefochtenen Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde die sofortige Vollstreckbarkeit zu entziehen, weil sonst häufig Schaden verursacht würde, der später nicht wieder gut zu machen sei. Regierungsseitig wurde der Antrag lebhaft bekämpft. Die grofsen Verkehrsinteressen würden durch die dadurch entstehenden Verzögerungen empfindlich beeinträchtigt. Es sei deshalb nothwendig, der Telegraphenverwaltung die Befugnifs einzuräumen, zunächst auf ihre Gefahr das geplante Unternehmen ins Werk zu setzen. Falle die Endentscheidung ungünstig aus, so seien nicht nur die getroffenen Vereinbarungen aufzuheben, sondern es sei auch volle Entschädigung den etwa Benachtheiligten zu gewähren. Da die Commission die Berechtigung dieser Einwendungen nicht verkannte, so wurde der Vorschlag angenommen, die Entscheidung auf Antrag der Telegraphenverwaltung für vorläufig vollstreckbar zu erklären und bei Aufhebung oder Abänderung der Entscheidung die Telegraphenverwaltung zum Ersatze des Schadens zu verpflichten, der dem Gegner durch die Ausführung der Linie entstanden sei.

Hierzu erklärte auf eine Anfrage ein Regierungsvertreter, dafs neben dem zu ersetzenden Schaden auch die Kosten des Streitverfahrens zu vergüten seien.

Die

§§. 9 und 10

wurden ohne Widerspruch in der Fassung der Vorlage angenommen.

Die Bestimmung des

§. 11

wurde wegen der Bedenken, die der bayerische Regierungsvertreter mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse in Bayern und Württemberg erhob, wo sowohl Telegraphen- als Strafsenbauverwaltung Staatsverwaltungen seien, auf die Reichs-Telegraphenverwaltung beschränkt.

Gegen die im

§. 12

an erster Stelle der Telegraphenverwaltung ertheilte Befugnifs erklärten sich verschiedene Commissionsmitglieder und beantragten Streichung der Abs. 1 und 2 des Entwurfs. Dem traten die Vertreter der verbündeten Regierungen entgegen. Die Eigenthümer der Grundstücke würden durch das Recht der Telegraphenverwaltung, Drähte durch die Luft oberhalb der Grundstücke zu ziehen, in der Regel nicht beeinträchtigt. Wohl aber würde es geradezu eine Erschwerung des Weltverkehrs bedeuten, wenn die im Entwurfe vorgesehene Befugnifs der Verwaltung nicht eingeräumt würde. Bisher sei zwar die Telegraphenverwaltung in der Lage gewesen, auch ohne besondere Genehmigung des Eigenthümers Drähte durch den Luftraum oberhalb der Grundstücke zu führen, geschützt durch die Rechtsauffassung, dafs die Benutzung des Luftraums so lange auch jedem Dritten freistehe, als der Eigenthümer des Grundstücks an der eigenen Benutzung thatsächlich nicht gehindert werde. Nach einer neueren Entscheidung des Reichsgerichts sei aber der Dritte schon von der Benutzung des Luftraums ausgeschlossen, die dem Eigenthümer des Grundstücks auch nur künftig hinderlich werden könne. Da es ungewifs sei, welche Auslegung §. 905 des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich finden werde, so sei es nothwendig, der Telegraphenverwaltung den nöthigen Schutz gegen etwaige Schikanen zu gewähren. Auch allen den Eigenthümern, über deren Grundstücke Telegraphenlinien gezogen seien, Vergütung zu gewähren, ohne dafs sie thatsächlich geschädigt würden, dazu sei die Verwaltung nicht im Stande. Sei wirklich eine Schädigung eingetreten, dann umfasse der zu ersetzende Schaden auch den entgangenen Gewinn (§. 252 B. G. B.). Könnten sich die Verwaltung und der

angeblich geschädigte Eigenthümer nicht einigen, dann stehe diesem zur weiteren Verfolgung seiner Ansprüche der Rechtsweg offen.

Da auch aus der Mitte der Commission heraus anerkannt wurde, dafs die Befugnifs der Telegraphenverwaltung einen Eingriff in das Privateigenthum nicht enthalte, so wurden die Anträge zurückgezogen.

Im

§. 13

wurde die Verjährungsfrist für Ersatzansprüche auf zwei Jahre ausgedehnt. Ein weiterer Antrag, für alle anderen Ansprüche die Beschreitung des Rechtswegs zu gestatten, wurde regierungsseitig befürwortet, unter Hinweis darauf, dafs dadurch nur der Rechtsweg für Streitigkeiten wegen civilrechtlicher Ansprüche gesichert werde. Werde dagegen von der zuständigen Behörde eine Anordnung polizeilicher Natur erlassen, die z. B. eine Aenderung der Telegraphenlinie verlangt, so richte sich, falls die Telegraphenverwaltung dagegen Einspruch erheben wolle, das Verfahren nach den besonderen Bestimmungen der einzelnen Bundesstaaten.

Der Antrag wurde angenommen.

Die

§§. 14 bis 17

fanden die Zustimmung der Commission.

Von verschiedenen Mitgliedern wurde die Einfügung eines neuen Paragraphen beantragt, in dem festgesetzt werden sollte, dafs auf Anrufen eines Betheiligten die höhere Verwaltungsbehörde zu entscheiden habe, ob Verkehrs- oder Unterhaltungsarbeiten, Wegeänderungen, besondere Anlagen u. s. w. nach den §§. 3, 4 und 7 die Veränderung oder Beseitigung der Telegraphenlinien erforderlich machen, ob eine beabsichtigte Ausästung zu beschränken, sowie ob eine geplante Telegraphenlinie oder eine Aenderung derselben als wesentlich oder unwesentlich zu betrachten sei. Dieser Antrag wurde zurückgezogen, nachdem regierungsseitig hervorgehoben war, dafs der Organismus der Verwaltungsbehörden in den Bundesstaaten sehr verschieden sei, bei Entscheidungen auf dem Rechtsweg aber durch die letzte einheitliche Instanz bestimmte, mafsgebende Grundsätze aufgestellt werden könnten.

Durch einen Zusatz zu

§. 18

wurde der Reichskanzler ermächtigt, unter Zustimmung des Bundesraths auch Anordnungen darüber zu erlassen, in welcher Höhe den Strafsenbau- und Polizeibeamten für die im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung geforderten Dienstleistungen Vergütungen zu gewähren seien.

Endlich fand ein Zusatz zu

§. 19

Annahme, durch den die Vorschriften des Gesetzes auch auf die vorhandenen, zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlagen für anwendbar erklärt wurden, soweit nicht entgegenstehende besondere Vereinbarungen getroffen sind. Auf Anfrage erklärte hierzu der Regierungsvertreter:

> Die Reichs-Telegraphenverwaltung werde der Lösung bestehender Vertragsverhältnisse über die Benutzung öffentlicher Wege, falls die betheiligten communalen Verbände sie wünschen, nicht entgegen sein.

Damit waren die Commissionsberathungen beendigt.

Die zweite und dritte Lesung des durch die Commissionsbeschlüsse wesentlich abgeänderten Gesetzentwurfs im Plenum fanden am 12. und 13. Dezember v. J. statt.

In der zweiten Lesung hob der Berichterstatter der Commission, Dr. Esche, bei der Berathung des §. 1 nochmals hervor, dafs die Mitglieder der Commission den im Entwurf vorgeschlagenen Weg zur Regelung des Benutzungsrechts der Telegraphenverwaltung für den richtigen ansehen müfsten und dafs das von verschiedenen Seiten vorgeschlagene Enteignungsverfahren als unpraktisch und kostspielig keine Billigung gefunden habe. Im Uebrigen betonte er, dafs die Commissionsbeschlüsse auf Vereinbarungen beruhten, die das Ergebnifs eingehender Erörterungen bildeten, und dafs diese Vereinbarungen grofses Entgegenkommen seitens der Telegraphenverwaltung selbst gefunden hätten. Er bitte daher, an den Grundsätzen, welche die Commission angenommen habe, festzuhalten und grundlegende Fragen nicht wieder zur Erörterung zu bringen.

Der Abgeordnete Kirsch erkannte an, dafs man bei der eine grofse Rolle spielenden Frage der Kostentragung im Grofsen und Ganzen den Wünschen Rechnung getragen habe, die aus den Kreisen des Publikums zu Tage getreten seien. Es müsse aber noch festgestellt werden, was im §. 6 Abs. 2 unter unverhältnifsmäfsig hohen Kosten zu verstehen sei. Er meine, dafs hierfür die Frage in Betracht komme, ob im Einzelfalle die Kosten der Verlegung nach den für die Telegraphenverwaltung bei normalen Verhältnissen mafsgebenden wirthschaftlichen Grundsätzen so hoch seien, dafs sie dieselben nicht tragen könne. Sodann wünsche er noch eine Erklärung darüber, dafs, wenn der Unternehmer einer besonderen Anlage die für die Telegraphenverwaltung unverhältnifsmäfsig hohen Kosten tragen wolle, die Telegraphenverwaltung sich nicht weigern dürfe, alsdann ihre Linie zu verlegen.

Hierauf entgegnete der Director im Reichs-Postamte Sydow Folgendes:

»Meine Herren, ich kann die Erklärung abgeben, dafs die Auffassung des Herrn Vorredners mit der der Reichs-Telegraphenverwaltung übereinstimmt, und dafs dieselbe beabsichtigt, in dem zuletzt erwähnten Falle, wenn von der anderen Seite die unverhältnifsmäfsig hohen Kosten getragen werden, den späteren besonderen Anlagen der Wegeunterhaltungspflichtigen zu weichen, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dafs ein anderer Weg für die Führung der Telegraphenlinie vorhanden ist.«

Nach einer kurzen Erklärung des Abgeordneten Schrader, dafs er und seine Freunde auf eine weitere Discussion verzichteten, fanden über den Rest des Gesetzentwurfs keine weiteren Debatten statt. Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf nach den Beschlüssen der Commission unverändert angenommen.

Der Text des Gesetzentwurfs, wie er aus den Commissionsberathungen und der zweiten Lesung hervorgegangen ist, lautet unter Fortlassung der Eingangs- und Schlufsformel wie folgt:

§. 1.

Die Telegraphenverwaltung ist befugt, die Verkehrswege für ihre zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenlinien zu benutzen, soweit nicht dadurch der Gemeingebrauch der Verkehrswege dauernd beschränkt wird. Als Verkehrswege im Sinne dieses Gesetzes gelten, mit Einschlufs des Luftraums und des Erdkörpers, die öffentlichen Wege, Plätze, Brücken und die öffentlichen Gewässer nebst deren dem öffentlichen Gebrauche dienenden Ufern.

Unter Telegraphenlinien sind die Fernsprechlinien mitbegriffen.

§. 2.

Bei der Benutzung der Verkehrswege ist eine Erschwerung ihrer Unter-

haltung und eine vorübergehende Beschränkung ihres Gemeingebrauchs nach Möglichkeit zu vermeiden.

Wird die Unterhaltung erschwert, so hat die Telegraphenverwaltung dem Unterhaltungspflichtigen die aus der Erschwerung erwachsenden Kosten zu ersetzen.

Nach Beendigung der Arbeiten an der Telegraphenlinie hat die Telegraphenverwaltung den Verkehrsweg sobald als möglich wieder in Stand zu setzen, sofern nicht der Unterhaltungspflichtige erklärt hat, die Instandsetzung selbst vornehmen zu wollen. Die Telegraphenverwaltung hat dem Unterhaltungspflichtigen die Auslagen für die von ihm vorgenommene Instandsetzung zu vergüten und den durch die Arbeiten an der Telegraphenlinie entstandenen Schaden zu ersetzen.

§. 3.

Ergiebt sich nach Errichtung einer Telegraphenlinie, dafs sie den Gemeingebrauch eines Verkehrswegs, und zwar nicht nur vorübergehend, beschränkt oder die Vornahme der zu seiner Unterhaltung erforderlichen Arbeiten verhindert oder der Ausführung einer von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Aenderung des Verkehrswegs entgegensteht, so ist die Telegraphenlinie, soweit erforderlich, abzuändern oder gänzlich zu beseitigen.

Soweit ein Verkehrsweg eingezogen wird, erlischt die Befugnifs der Telegraphenverwaltung zu seiner Benutzung.

In allen diesen Fällen hat die Telegraphenverwaltung die gebotenen Aenderungen an der Telegraphenlinie auf ihre Kosten zu bewirken.

§. 4.

Die Baumpflanzungen auf und an den Verkehrswegen sind nach Möglichkeit zu schonen, auf das Wachsthum der Bäume ist thunlichst Rücksicht zu nehmen. Ausästungen können nur insoweit verlangt werden, als sie zur Herstellung der Telegraphenlinien oder zur Verhütung von Betriebsstörungen erforderlich sind; sie sind auf das unbedingt nothwendige Mafs zu beschränken.

Die Telegraphenverwaltung hat dem Besitzer der Baumpflanzungen eine angemessene Frist zu setzen, innerhalb welcher er die Ausästungen selbst vornehmen kann. Sind die Ausästungen innerhalb der Frist nicht oder nicht genügend vorgenommen, so bewirkt die Telegraphenverwaltung die Ausästungen. Dazu ist sie auch berechtigt, wenn es sich um die dringliche Verhütung oder Beseitigung einer Störung handelt.

Die Telegraphenverwaltung ersetzt den an den Baumpflanzungen verursachten Schaden und die Kosten der auf ihr Verlangen vorgenommenen Ausästungen.

§. 5.

Die Telegraphenlinien sind so auszuführen, dafs sie vorhandene besondere Anlagen (der Wegeunterhaltung dienende Einrichtungen, Kanalisations-, Wasser-, Gasleitungen, Schienenbahnen, elektrische Anlagen und dergleichen) nicht störend beeinflussen. Die aus der Herstellung erforderlicher Schutzvorkehrungen erwachsenden Kosten hat die Telegraphenverwaltung zu tragen.

Die Verlegung oder Veränderung vorhandener besonderer Anlagen kann nur gegen Entschädigung und nur dann verlangt werden, wenn die Benutzung des Verkehrswegs für die Telegraphenlinie sonst unterbleiben müfste und die besondere Anlage anderweit ihrem Zwecke entsprechend untergebracht werden kann.

Auch beim Vorhandensein dieser Voraussetzungen hat die Benutzung des Verkehrswegs für die Telegraphenlinie zu unterbleiben, wenn der aus der Verlegung oder Veränderung der besonderen Anlage entstehende Schaden

gegenüber den Kosten, welche der Telegraphenverwaltung aus der Benutzung eines anderen ihr zur Verfügung stehenden Verkehrswegs erwachsen, unverhältnifsmäfsig grofs ist.

Diese Vorschriften finden auf solche in der Vorbereitung befindliche besondere Anlagen, deren Herstellung im öffentlichen Interesse liegt, entsprechende Anwendung. Eine Entschädigung auf Grund des Abs. 2 wird nur bis zu dem Betrage der Aufwendungen gewährt, die durch die Vorbereitung entstanden sind. Als in der Vorbereitung begriffen gelten Anlagen, sobald sie auf Grund eines im Einzelnen ausgearbeiteten Planes die Genehmigung des Auftraggebers und, soweit erforderlich, die Genehmigungen der zuständigen Behörden und des Eigenthümers oder des sonstigen Nutzungsberechtigten des in Anspruch genommenen Weges erhalten haben.

§. 6.

Spätere besondere Anlagen sind nach Möglichkeit so auszuführen, dafs sie die vorhandenen Telegraphenlinien nicht störend beeinflussen.

Dem Verlangen der Verlegung oder Veränderung einer Telegraphenlinie mufs auf Kosten der Telegraphenverwaltung stattgegeben werden, wenn sonst die Herstellung einer späteren besonderen Anlage unterbleiben müfste oder wesentlich erschwert werden würde, welche aus Gründen des öffentlichen Interesses, insbesondere aus volkswirthschaftlichen oder Verkehrsrücksichten, von den Wegeunterhaltungspflichtigen oder unter überwiegender Betheiligung eines oder mehrerer derselben zur Ausführung gebracht werden soll. Die Verlegung einer nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr dienenden Telegraphenlinie kann nur dann verlangt werden, wenn die Telegraphenlinie onne Aufwendung unverhältnifsmäfsig hoher Kosten anderweitig ihrem Zwecke entsprechend untergebracht werden kann.

Mufs wegen einer solchen späteren besonderen Anlage die schon vorhandene Telegraphenlinie mit Schutzvorkehrungen versehen werden, so sind die dadurch entstehenden Kosten von der Telegraphenverwaltung zu tragen.

Ueberläfst ein Wegeunterhaltungspflichtiger seinen Antheil einem nicht unterhaltungspflichtigen Dritten, so sind der Telegraphenverwaltung die durch die Verlegung oder Veränderung oder durch die Herstellung der Schutzvorkehrungen erwachsenen Kosten, soweit sie auf dessen Antheil fallen, zu erstatten.

Die Unternehmer anderer als der im Abs. 2 bezeichneten besonderen Anlagen haben die aus der Verlegung oder Veränderung der vorhandenen Telegraphenlinien oder aus der Herstellung der erforderlichen Schutzvorkehrungen an solchen erwachsenden Kosten zu tragen.

Auf spätere Aenderungen vorhandener besonderer Anlagen finden die Vorschriften der Abs. 1 bis 5 entsprechende Anwendung.

§. 7.

Vor der Benutzung eines Verkehrswegs zur Ausführung neuer Telegraphenlinien oder wesentlicher Aenderungen vorhandener Telegraphenlinien hat die Telegraphenverwaltung einen Plan aufzustellen. Der Plan soll die in Aussicht genommene Richtungslinie, den Raum, welcher für die oberirdischen oder unterirdischen Leitungen in Anspruch genommen wird, bei oberirdischen Linien auch die Entfernung der Stangen von einander und deren Höhe, soweit dies möglich ist, angeben.

Der Plan ist, sofern die Unterhaltungspflicht an dem Verkehrsweg einem Bundesstaat, einem Kommunalverband oder einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechtes obliegt,

dem Unterhaltungspflichtigen, anderenfalls der unteren Verwaltungsbehörde mitzutheilen; diese hat, soweit thunlich, die Unterhaltungspflichtigen von dem Eingange des Planes zu benachrichtigen. Der Plan ist in allen Fällen, in denen die Verlegung oder Veränderung einer der im §. 5 bezeichneten Anlagen verlangt wird oder die Störung einer solchen Anlage zu erwarten ist, dem Unternehmer der Anlage mitzutheilen.

Aufserdem ist der Plan bei den Post- oder Telegraphenämtern, soweit die Telegraphenlinie deren Bezirke berührt, auf die Dauer von vier Wochen öffentlich auszulegen. Die Zeit der Auslegung soll mindestens in einer der Zeitungen, welche im betreffenden Bezirke zu den Veröffentlichungen der unteren Verwaltungsbehörden dienen, bekannt gemacht werden. Die Auslegung kann unterbleiben, soweit es sich lediglich um die Führung von Telegraphenlinien durch den Luftraum über den Verkehrswegen handelt.

§. 8.

Die Telegraphenverwaltung ist zur Ausführung des Planes befugt, wenn nicht gegen diesen von den Betheiligten binnen vier Wochen bei der Behörde, welche den Plan ausgelegt hat, Einspruch erhoben wird.

Die Einspruchsfrist beginnt für diejenigen, denen der Plan gemäfs den Vorschriften des §. 7 Abs. 2 mitgetheilt ist, mit der Zustellung, für andere Betheiligte mit der öffentlichen Auslegung.

Der Einspruch kann nur darauf gestützt werden, dafs der Plan eine Verletzung der Vorschriften der §§. 1 bis 5 dieses Gesetzes oder der auf Grund des §. 18 erlassenen Anordnungen enthält.

Ueber den Einspruch entscheidet die höhere Verwaltungsbehörde. Gegen die Entscheidung findet, sofern die höhere Verwaltungsbehörde nicht zugleich Landes-Zentralbehörde ist, binnen einer Frist von zwei Wochen nach der Zustellung die Beschwerde an die Landes-Zentralbehörde statt. Die Landes-Zentralbehörde hat in allen Fällen vor der Entscheidung die Zentral-Telegraphenbehörde zu hören. Auf Antrag der Telegraphenverwaltung kann die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde für vorläufig vollstreckbar erklärt werden. Wird eine für vorläufig vollstreckbar erklärte Entscheidung aufgehoben oder abgeändert, so ist die Telegraphenverwaltung zum Ersatze des Schadens verpflichtet, der dem Gegner durch die Ausführung der Telegraphenlinie entstanden ist.

§. 9.

Auf Verlangen einer Landes-Zentralbehörde ist den von ihr bezeichneten öffentlichen Behörden Kenntnifs von dem Plane durch Mittheilung einer Abschrift zu geben.

§. 10.

Wird ohne wesentliche Aenderung vorhandener Telegraphenlinien die Ueberschreitung des in dem ursprünglichen Plane für die Leitungen in Anspruch genommenen Raumes beabsichtigt und ist davon eine weitere Beeinträchtigung der Baumpflanzungen durch Ausästungen zu befürchten, so ist den Eigenthümern der Baumpflanzungen vor der Ausführung Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen zu geben.

§. 11.

Die Reichs-Telegraphenverwaltung kann die Strafsenbau- und Polizeibeamten mit der Beaufsichtigung und vorläufigen Wiederherstellung der Telegraphenleitungen nach näherer Anweisung der Landes-Zentralbehörde beauftragen; sie hat dafür den Beamten im Einvernehmen mit der ihnen vorgesetzten Behörde eine besondere Vergütung zu zahlen.

§. 12.

Die Telegraphenverwaltung ist befugt, Telegraphenlinien durch den Luftraum über Grundstücken, die nicht Verkehrswege im Sinne dieses Gesetzes sind, zu führen, soweit nicht dadurch die Benutzung des Grundstücks nach den zur Zeit der Herstellung der Anlage bestehenden Verhältnissen wesentlich beeinträchtigt wird. Tritt später eine solche Beeinträchtigung ein, so hat die Telegraphenverwaltung auf ihre Kosten die Leitungen zu beseitigen.

Beeinträchtigungen in der Benutzung eines Grundstücks, welche ihrer Natur nach lediglich vorübergehend sind, stehen der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum nicht entgegen, doch ist der entstehende Schaden zu ersetzen. Ebenso ist für Beschädigungen des Grundstücks und seines Zubehörs, die in Folge der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum eintreten, Ersatz zu leisten.

Die Beamten und Beauftragten der Telegraphenverwaltung, welche sich als solche ausweisen, sind befugt, zur Vornahme nothwendiger Arbeiten an Telegraphenlinien, insbesondere zur Verhütung und Beseitigung von Störungen, die Grundstücke nebst den darauf befindlichen Baulichkeiten und deren Dächern mit Ausnahme der abgeschlossenen Wohnräume während der Tagesstunden nach vorheriger schriftlicher Ankündigung zu betreten. Der dadurch entstehende Schaden ist zu ersetzen.

§. 13.

Die auf den Vorschriften dieses Gesetzes beruhenden Ersatzansprüche verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem der Anspruch entstanden ist.

Ersatzansprüche aus den §§. 2, 4, 5 und 6 sind bei der von der Landes-Zentralbehörde bestimmten Verwaltungsbehörde geltend zu machen. Diese setzt die Entschädigung vorläufig fest.

Gegen die Entscheidung der Verwaltungsbehörde steht binnen einer Frist von einem Monat nach der Zustellung des Bescheids die gerichtliche Klage zu.

Für alle anderen Ansprüche steht der Rechtsweg sofort offen.

§. 14.

Die Bestimmung darüber, welche Behörden in jedem Bundesstaat untere und höhere Verwaltungsbehörden im Sinne dieses Gesetzes sind, steht der Landes-Zentralbehörde zu.

§. 15.

Die bestehenden Vorschriften und Vereinbarungen über die Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des Eisenbahngeländes werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§. 16.

Telegraphenverwaltung im Sinne dieses Gesetzes ist die Reichs-Telegraphenverwaltung, die Königlich bayerische und die Königlich württembergische Telegraphenverwaltung.

§. 17.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf Telegraphenlinien, welche die Militärverwaltung oder die Marineverwaltung für ihre Zwecke herstellen läfst, entsprechende Anwendung.

§. 18.

Unter Zustimmung des Bundesraths kann der Reichskanzler Anordnungen treffen:

1. über das Mafs der Ausästungen;
2. darüber, welche Aenderungen der Telegraphenlinien im Sinne des §. 7 Abs. 1 als wesentlich anzusehen sind;
3. über die Anforderungen, welche an den Plan auf Grund des §. 7

Abs. 1 im Einzelnen zu stellen sind;

4. über die unter Zuziehung der Betheiligten vorzunehmenden Ortsbesichtigungen und über die dabei entstehenden Kosten;

5. über das Einspruchsverfahren und die dabei entstehenden Kosten;

6. über die Höhe der den Strafsenbau- und Polizeibeamten zu gewährenden Vergütungen für die im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung geforderten Dienstleistungen.

§. 19.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.

Auf die vorhandenen, zu öffentlichen Zwecken dienenden Linien der Telegraphenverwaltung (§§. 16 und 17) findet dieses Gesetz Anwendung, soweit nicht entgegenstehende besondere Vereinbarungen getroffen sind.

In dieser Fassung wurde der Gesetzentwurf bei der dritten Lesung ohne jede weitere Erörterung angenommen.

Der Bundesrath ertheilte den von dem Reichstage beschlossenen Aenderungen des Gesetzentwurfs in der Sitzung vom 14. Dezember v. J. seine Zustimmung. Das dadurch geschaffene Reichsgesetz wurde von Sr. Majestät dem Kaiser unterm 18. Dezember 1899 vollzogen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. BERLIN, FEBRUAR. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

14. Die automatischen Schnelltelegraphen von Delany, Crehore und Squier, Pollak und Virag.

Von Herrn Ober-Postdirectionssekretär Dreisbach in Berlin.

Die in der Ueberschrift genannten Telegraphensysteme sind gleich dem Systeme von Wheatstone Schreibtelegraphen für verabredete Schrift (Morseschrift) mit selbstthätiger Zeichengebung. Sie bezwecken die Erreichung einer gröfseren Telegraphirgeschwindigkeit als der Wheatstone-Apparat zuläfst. Die automatische Zeichengebung geschieht durch einen gelochten Papierstreifen. Delany sowie Pollak und Virag benutzen gleich Wheatstone Ströme wechselnder Richtung aus Batterien; während aber bei Wheatstone die Ströme der einen Richtung den Beginn und die entgegengesetzt gerichteten Ströme den Schlufs der Zeichen des Morsealphabets bewirken, stellen in den beiden neueren Systemen die Stromstöfse der einen Richtung Punkte, die der anderen Richtung Striche dar. Crehore und Squier verwenden Dynamo-Wechselströme in der Weise, dafs eine halbe Stromwelle einen Punkt, eine ganze Welle einen Strich bedeutet. Da der elektromagnetische Empfänger von Wheatstone trotz seiner vorzüglich durchgebildeten Construction nur eine begrenzte Aufnahmegeschwin-

zwischen die Federn selbstthätig angefeuchtet wird, damit er den Strom leitet und seine Imprägnirung in Lösung geht. Die aus der Leitung kommenden Ströme fliefsen von der mittleren Feder über das Papier und die beiden äufseren Federn zur Erde. Das Papier erfährt da, wo der negative Strom eintritt, durch Elektrolyse eine Farbenveränderung. Deshalb wird der Streifen einen farbigen Strich unter der mittleren Feder zeigen, wenn ein negativer Stromstofs (Punktzeichen) ankommt, dagegen zwei farbige Striche unter der Doppelfeder, wenn ein positiver Strom (Strichzeichen) ankommt.

Sender und Empfänger von Delany sind hiernach sehr einfach.*) Da die Zeichengebung aufserordentlich rasch vor sich gehen kann, so hängt die mit dem System erreichbare Telegraphirgeschwindigkeit aufser von dem Zustande der Leitung davon ab, wie schnell die elektrolytische Farbenveränderung unter dem Einflusse des Stromes erfolgt. Bei einem Versuch auf einer künstlichen Leitung wurde eine Geschwindigkeit von 1000 bis 2000 Wörtern in der Minute erzielt.

II. Der Synchronograph von Crehore und Squier.

Die Amerikaner Crehore und Squier verwenden für die Zeichengebung die sinusförmigen Ströme eines Wechselstromgenerators und zwar werden diese Ströme von der Gebervorrichtung geschlossen und unterbrochen, wenn ihr Werth gleich Null ist. Sie wollen hierdurch eine gröfsere Telegraphirgeschwindigkeit erzielen, als bei Strömen, die von der Sinusform stark abweichen, möglich ist, und ferner das Auftreten von Funken in der Sendereinrichtung verhindern. Umkleidet man den einen Schleifring einer zweipoligen Wechselstrommaschine zur Hälfte so mit Papier, dafs er während des Umlaufs jedesmal mit seiner Bürste Contact erhält und verliert, wenn die Kraftlinien keine Aenderung erfahren, die E M K also Null ist, und schaltet man die Maschine zwischen Leitung und Erde oder zwischen die Drähte einer Doppelleitung: so gelangen nur die Stromwellen der einen Richtung in die Leitung, da die Wellen der anderen Richtung unterdrückt werden. Statt der Umkleidung des Schleifringes kann man einen gelochten Papierstreifen zwischen Schleifring und Bürste durch ein Stiftrad mitführen lassen. Hat jedes Loch in der Ziehrichtung den Durchmesser eines halben Ringumfanges, folgen sich die Löcher im Abstand eines ganzen Ringumfanges und wird der Streifen bei Beginn der Zeichengebung so eingesetzt, dafs der Anfang des ersten Loches Ring und Bürste erreicht, wenn die E M K der Maschine durch Null geht: so ist bei jedem Umlaufe des Ankers die Bürste während der einen Hälfte der Drehung in Berührung mit dem Schleifringe, während des Restes der Drehung aber von ihm isolirt und es gehen alle Stromstöfse der einen Richtung in die Leitung, die Stromstöfse der anderen Richtung werden aber unterdrückt. Haben einzelne Löcher die Länge eines ganzen Ringumfanges, so gehen während des Durchganges dieser Löcher zwei auf einander folgende Stromstöfse verschiedener Richtung, die einer vollständigen Wechselstromwelle entsprechen, in die Leitung. Es kann hiernach Morseschrift in der Weise erzeugt werden, dafs für einen Strich zwei auf einander folgende halbe Wellen, für einen Punkt eine halbe Stromwelle in die Leitung geschickt und der Abstand zwischen den Zeichen eines Buchstabens, zwischen zwei Buchstaben oder zwischen zwei Wörtern durch den Ausfall einer halben Welle bz. zweier oder dreier halben Wellen erzielt wird. Da bei dieser Art der Stromgebung zur Darstellung der Zeichen des Wortes Berlin, mit Ein-

*) Vergl. auch das ähnliche System der American Rapid Telegraph Company, Schellen, der elektromagnetische Telegraph, 6. Aufl., S. 697.

schlufs der Zwischenräume, 42 halbe Wellen nöthig sind, so kann, falls die Wechselzahl der Maschine in der Minute 4200 beträgt, das Wort Berlin jede Minute 100 mal gegeben werden. Die Erfinder haben bei ihren Versuchen u. A. eine zehnpolige Maschine für 300 Volt mit 266 Wechseln in der Secunde benutzt. Die Maschinenwelle trug einen kleinen Trieb, der bei 18,4 Wellenumläufen ein Rad von 100 cm Umfang einmal herumdrehte; dementsprechend bildete 100 : 184 = rd. 0,5 cm die einer halben Welle entsprechende Einheit für die Lochung des Streifens. Es ist natürlich nicht nöthig, eine besondere Wechselstrommaschine für den Zweck aufzustellen, sondern man kann, wenn eine geringe Geschwindigkeit genügt und auf deren Regulirung verzichtet wird, den Wechselstrom eines Beleuchtungsnetzes zu einem kleinen Synchronmotor leiten und diesen mit der Einrichtung für die Stromgebung und Papierbeförderung versehen. Wegen der Einzelheiten solcher Sondereinrichtungen wird auf die Wiedergabe eines Vortrags in der Elektrotechnischen Zeitschrift 1897, S. 399 ff. verwiesen.

Der für das System construirte Empfänger beruht auf der von Faraday beobachteten Ablenkung polarisirter Lichtstrahlen durch magnetische Kraftlinien. Geht ein Bündel polarisirten Lichtes durch gewisse Substanzen in der Richtung der diese durchsetzenden magnetischen Kraftlinien, so wird die Polarisationsebene in dem Sinne gedreht, in welchem der das Feld erregende Strom fliefst. In dem Crehoreschen Empfänger gelangt ein kräftiges Lichtbündel von einer elektrischen Bogenlampe durch den Spalt einer sie umgebenden Laterne auf eine Linse und aus dieser auf ein Nikol'sches Prisma. Die von dem Prisma polarisirten Strahlen treffen, nachdem sie durch eine an beiden Enden mit Plangläsern verschlossene und mit Schwefelkohlenstoff gefüllte Röhre, die von einer Drahtspule umgeben ist, gegangen sind, ein zweites Nikol'sches Prisma und werden von diesem absorbirt, weil seine Polarisationsebene zu der des ersten Prismas senkrecht steht. Sobald aber ein Strom die Spule zu einem Solenoidmagneten macht, erfahren die Lichtstrahlen in der Röhre eine solche Drehung, dafs sie das analysirende Prisma zu durchsetzen vermögen und durch eine zweite Linse in den Spalt einer photographischen Kamera gelangen, die eine rotirende lichtempfindliche Platte enthält. Diese Platte wird also bei einem Stromschlufs an der Stelle belichtet, die sich gerade vor dem Spalte befindet, und sie zeigt nach der Entwickelung auf einem Kreisumfange so viel schmale radiale Bänder, als Stromstöfse durch die Spule gegangen sind.*) Bei einem Versuche war der Spalt in der Kamera 1 mm breit, die Strahlen trafen die Platte in 15 cm Entfernung von der Drehungsachse der Platte und die Platte rotirte 1000 mal in der Minute. Der zu belichtende Theil legte also in der Secunde

$$\frac{2\pi \cdot 15 \cdot 1000}{60} = 1560 \text{ cm}$$

zurück, so dafs die Belichtung einer Stelle 1 : 156000 = $64 \cdot 10^{-6}$ Secunden dauerte. Hierbei wurden vollkommen klare Zeichen erzielt.

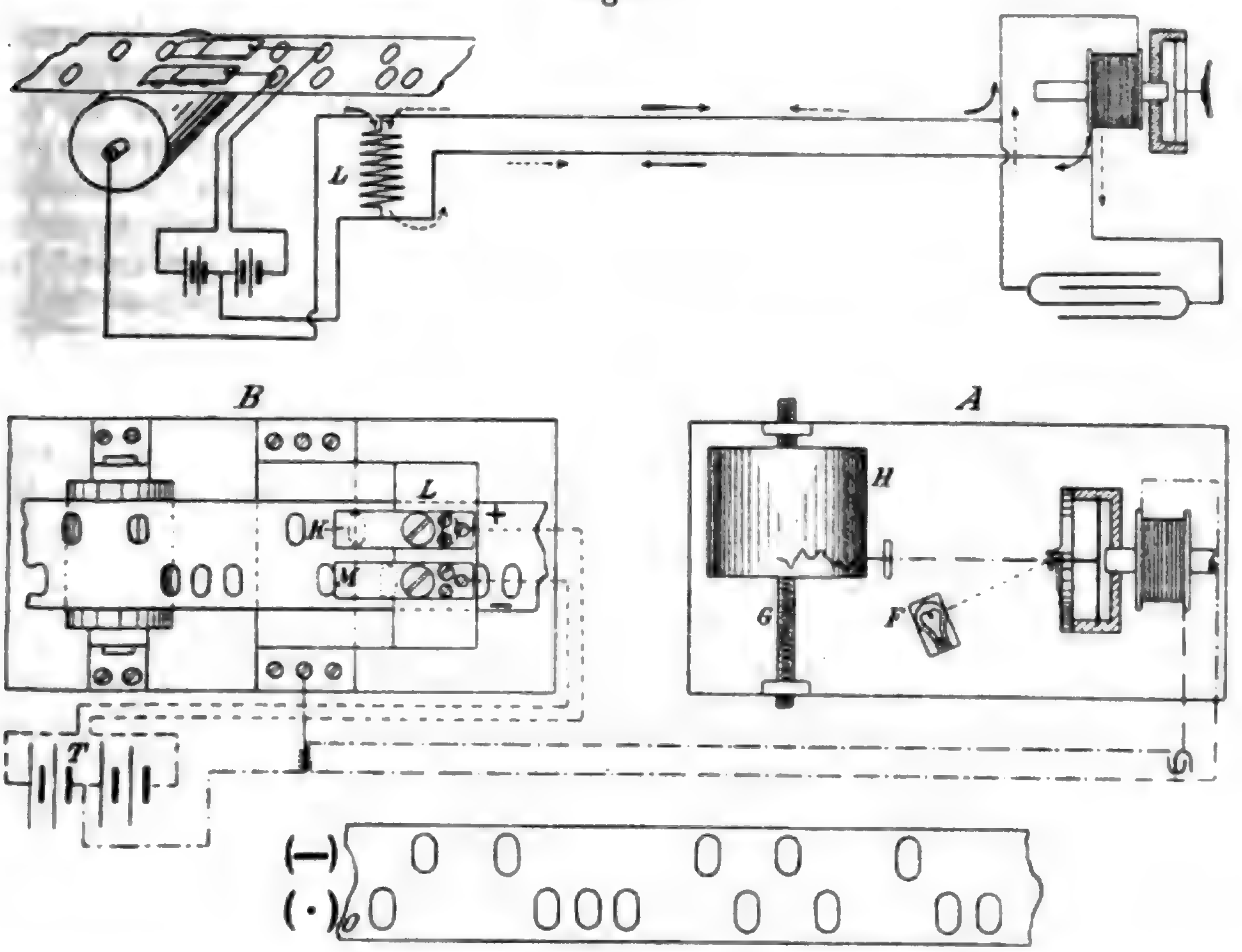
III. Der Schnelltelegraph von Pollak und Virag.

Bei dem Telegraphensysteme der Ingenieure Pollak und Virag in Budapest, das im abgelaufenen Jahre bekannt geworden ist, geschieht die Zeichengebung in ähnlicher Weise wie bei dem Delany'schen Schnelltelegraphen. Die von einem Motor angetriebene Walze des Senders (Fig. 2 links), welche mit dem einen Drahte der Doppelleitung in Verbindung steht, dient zur Fortbewegung des dreireihig

*) Vergl. auch die ähnliche Anordnung in dem Drucktelegraphen von Eaton, Elektrotechn. Zeitschrift 1897, S. 491.

gelochten Papierstreifens. Auf den äufseren Lochreihen schleifen zwei mit den Polen einer Batterie verbundene Metallbürsten. Die Mitte der Batterie liegt an dem zweiten Drahte der Doppelleitung. Wenn bei der Bewegung des Streifens die eine oder andere Bürste durch ein Loch des Papiers mit der Walze Berührung erhält, fliefst ein positiver oder negativer Strom in die Leitung; die durch die untere Lochreihe entsandten Ströme stellen Punkte, die Ströme der anderen Reihe Striche des Morsealphabets dar. Das als Empfänger dienende Telephon zieht seine Membran an oder stöfst sie ab, je nach der Richtung des Stromes, und die Membranbewegungen übertragen sich auf einen Spiegel, der die Strahlen einer kleinen Lampe reflectirt. Die hiernach unter dem Einflusse der Spiegelschwingungen ent-

Fig. 2.



stehenden Lichtbewegungen werden photographisch aufgezeichnet.*) Die Uebersetzung der sehr kleinen Membrandurchbiegungen in verhältnifsmäfsig grofse Spiegelausschläge haben die Erfinder in sehr einfacher und sinnreicher Weise erzielt. Wie aus Fig. 2, rechte Seite, zu ersehen ist, hat das Telephon vor der Membran einen permanenten Hufeisenmagneten, dessen einer Pol senkrecht zu der Polverbindungslinie in einer Schneide endet, während der andere Pol eine mit umgebogener Spitze versehene Blattfeder trägt, die durch Vermittelung eines Stäbchens mit der Membranmitte fest verbunden ist. Polschneide und Federspitze bilden die Auflager

*) Ader verwendet in seinem Kabelempfänger einen feinen Draht, der von den Senderströmen in Schwingung versetzt wird und dessen Bewegungen photographisch aufgenommen werden, Elektrotechnische Zeitschrift, 1897 S. 416, 561.

für ein an der Unterseite des Spiegels angebrachtes Eisenblech. Die Membranschwingungen übertragen sich durch das Stäbchen auf die Feder und veranlassen dadurch Schwingungen des Spiegels um sein als Drehungsachse dienendes Schneidenlager, die verhältnifsmäfsig grofs sind, weil die Federspitze der Schneide sehr nahe liegt. Bei dem geringen Gewichte der beweglichen Theile und ihrer reibungslosen Anordnung ist die Trägheit des Systems aufserordentlich gering. Das von dem Concavspiegel zurückgeworfene Lichtband der Glühlampe *F* wird von einer Cylinderlinse auf der in einer Camera stehenden, mit lichtempfindlichem Papiere bespannten Trommel *H* zu einem leuchtenden Punkte vereinigt. Da die Trommel durch einen Motor in Drehung versetzt wird und sich gleichzeitig allmählich in der Richtung ihrer Achse verschiebt, so erscheinen die von dem fernen Amte gesandten Wechselströme auf dem Papier als Wellenlinien (Striche als aufsteigende, Punkte als absteigende Wellen), deren Nulllinie spiralig um den Papiercylinder geht. Wenn die Membran durch einen kurzen Stromstofs einen Bewegungsantrieb erhalten hat, kehrt sie nicht aperiodisch in ihre Ruhelage zurück, sondern führt noch mehrere Schwingungen aus, deren Intensität und Zahl von dem Durchmesser und der Dicke des Bleches und seiner Elasticität abhängig sind. Die von dem Lichtstrahl aufgezeichneten Wellen bilden also die Resultante der von Stromstöfsen herrührenden Zwangsbewegungen und der elastischen Nachschwingungen und diese resultirende Welle wird u. U. die eigentlichen Stromschwingungen nur sehr undeutlich wiedergeben. Es ist den Erfindern gelungen, die Eigenschwingungen der Membran durch Parallelschaltung eines Condensators zum Telephon vollständig zu dämpfen. Die Capacität des Condensators mufs nach der Gestalt der ankommenden Stromwellen, die hauptsächlich von der Dauer der Stromstöfse, d. i. der Breite der Streifenlöcher und den Eigenschaften der Leitung, abhängt, genau regulirt werden; sie braucht übrigens in der Regel nur einige Mikrofarad zu betragen. Während sich bei dem Betrieb oberirdischer Leitungen mit langsam arbeitenden Telegraphen (Morse, Hughes) die Capacität der Leitung nicht störend bemerkbar macht, verursacht sie bei der Telegraphirgeschwindigkeit, welche die automatischen Systeme erreichen wollen, eine erhebliche Verzerrung der Stromcurven. Es ist deshalb erforderlich, die Mittel, welche für den Morsebetrieb in Kabelleitungen gegen die verzögernden Wirkungen der Capacität in Anwendung kommen, für den Schnellbetrieb auch in oberirdischen Leitungen anzuwenden.*) Pollak und Virag schalten zur Beschleunigung der Entladung eine Spule mit regulirbarer Selbstinduction zwischen Hin- und Rückleitung im gebenden Amte ein. Damit sich der Beamte auf dem Empfangsamte vor der Aufnahme eines Telegramms in dem photographischen Empfänger überzeugen kann, ob die Leitung in Ordnung, der Condensator am Telephon passend bemessen und die Selbstinductionsspule richtig eingestellt ist, haben die Erfinder eine Einrichtung getroffen, um die Schwingungen des Spiegels dem Auge sichtbar zu machen. Nach der Abnahme der photographischen Kammer kann man nämlich die aus der Cylinderlinse tretenden Lichtstrahlen auf einen Spiegel lenken, der von dem Motor um eine zur Bewegung der Lichtwellen senkrechte, also zur Achse der Papiertrommel parallele Achse vor- und rückwärts gedreht wird. Dieser zweite Spiegel wirft den Lichtstrahl auf einen etwas verdunkelten Schirm. So lange der Spiegel am Telephon in Ruhe ist, erscheint auf dem Schirme eine leuchtende gerade Linie, deren Länge von der Schwin-

*) Vergl. Müller, Der Telegraphenbetrieb in Kabelleitungen.

gungsweite des zweiten Spiegels und seinem Abstande vom Schirme abhängt. Sobald dagegen Ströme durch das Telephon gehen, erscheinen auf dem Schirme leuchtende Wellen in derselben Form wie auf der lichtempfindlichen Trommel. Condensator und Selbstinductionsspule werden dann eingestellt, bis die Wellen die günstigste Gestalt haben. Für den Anruf verwenden die Erfinder einen Inductor, der nach Bedarf einen Wecker oder Klopfer zum Ansprechen bringt oder auch durch Schliefsung eines Relais die kleine Lampe entzündet und die Bewegung der Papiertrommel auslöst.

Wir wenden uns nun zu einigen Versuchen, die mit den genannten Systemen auf langen Leitungen angestellt worden sind. Wird der Senderstreifen des Synchronographen so eingerichtet, dafs eine ganze Welle einen Punkt, zwei ganze Wellen einen Strich und der Ausfall von 1, 2, 3 ganzen Wellen den Abstand zwischen Zeichen, Buchstaben, Wörtern bedeuten, so kann der Synchronograph als Sender für den Wheatstone-Empfänger dienen. Die mechanische Einrichtung des Wheatstone-Empfängers läfst bei kurzem Schlusse eine Telegraphirgeschwindigkeit von 600 Wörtern zu. In einer einfachen rein oberirdischen Leitung aus 2 mm starkem Kupferdrahte von 600 km Länge können mit dem Wheatstone-Systeme noch 400 Wörter befördert werden. Ist die Leitungslänge gröfser oder sind einzelne Strecken unterirdisch, so bedarf es zur Erzielung der gleichen Geschwindigkeit der Einschaltung von Uebertragungen. Beispielsweise sind in der 860 km langen Leitung London — Aberdeen, welche 56 km Kabel enthält und einen Gesammtwiderstand von 6000 Ohm und eine Ladefähigkeit von 17 Mikrofarad hat, zwei Uebertragungen eingeschaltet. Bei den Versuchen konnte auf derselben Leitung mit dem Sender von Crehore und dem Empfänger von Wheatstone eine Telegraphirgeschwindigkeit von 400 Wörtern ohne jede Uebertragung erzielt werden. Dieses ist ein sehr günstiges Ergebnifs, wenn man bedenkt, dafs die Telegraphirgeschwindigkeit sich im quadratischen Verhältnisse mit der Leitungslänge ändert. Auf langen englischen Doppelleitungen ohne Uebertragung konnte mit dem Sender von Crehore und Empfänger von Wheatstone die doppelte, mit dem Crehore'schen Sender und dem Empfänger von Delany die vierfache Telegraphirgeschwindigkeit im Vergleiche mit der des gewöhnlichen Wheatstone-Systems erreicht werden. Auf einer Leitung London—Aberdeen—Glasgow—London, die eine Gesammtlänge von 1700 km (davon 76 km Kabel) und einen Widerstand von 8900 Ohm hatte, wurden bei Ausschlufs der Erde mit dem Crehore-schen Sender und Delany'schen Empfänger bis zu 1200 Wörtern in der Minute befördert. Allerdings mufs bezüglich der in Doppelleitungen angestellten Versuche erwähnt werden, dafs hierbei Sender und Empfänger an demselben Orte, im Londoner Haupt-Telegraphenamte, aufgestellt waren. Wenn auch Hin- und Rückleitung getrennte Führung hatten und in der Regel besonders festgestellt wurde, dafs eine Unterbrechung der Leitung am fernen Ende die telegraphische Uebermittelung verhinderte, so hat doch offenbar die condensatorische Uebertragung zwischen beiden Leitungen durch Vermittelung der Erde die Sprechgeschwindigkeit begünstigt.

Bei Versuchen, die Pollak und Virag mit ihrem Telegraphensystem auf ungarischen Staats-Telegraphenleitungen angestellt haben, wurden die in den Fig. 3 bis 5 wiedergegebenen Stromcurven auf einer 650 km langen Doppelleitung aus 4 mm starkem Bronzedrahte bei einer Geschwindigkeit von 1200 bis 1600 Wörtern in der Minute erhalten. Die Curven zeigen sehr deutlich den ungünstigen Einflufs der Ladungserscheinungen und der Membran-Eigenschwingungen sowie die günstige Wirkung der Selbstinductionsspule am Anfang und des Condensators am Ende der Leitung.

Fig. 3. Ohne Selbstinductionsspule und Condensator.

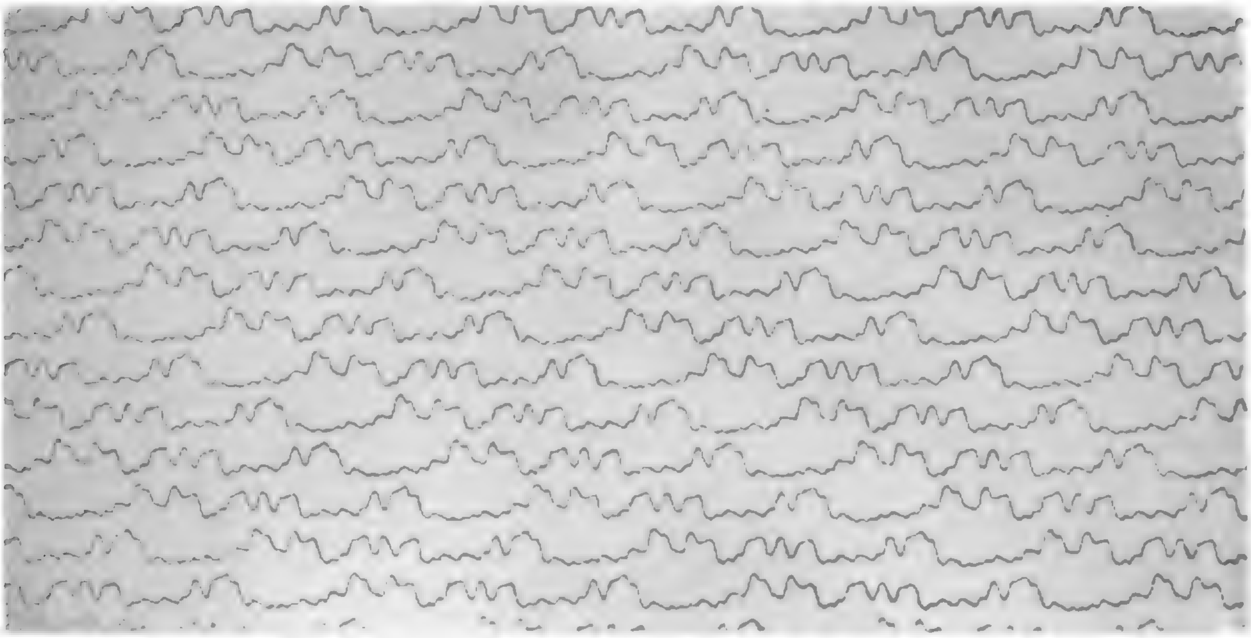


Fig. 4. Mit Selbstinductionsspule und ohne Condensator.

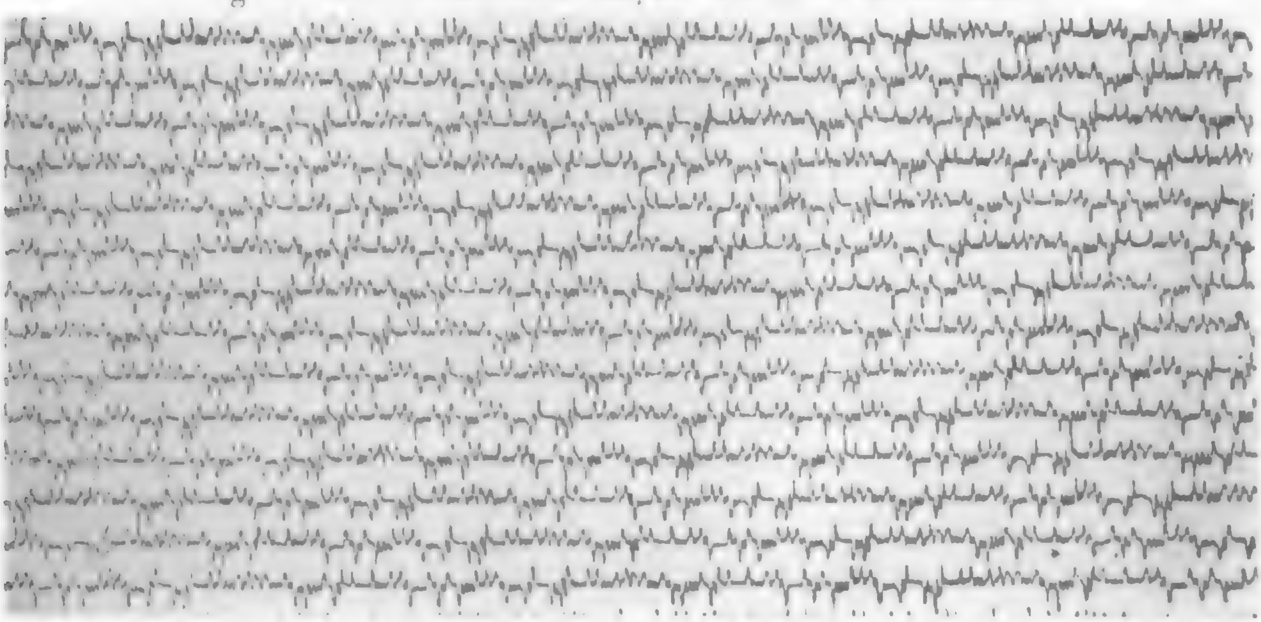
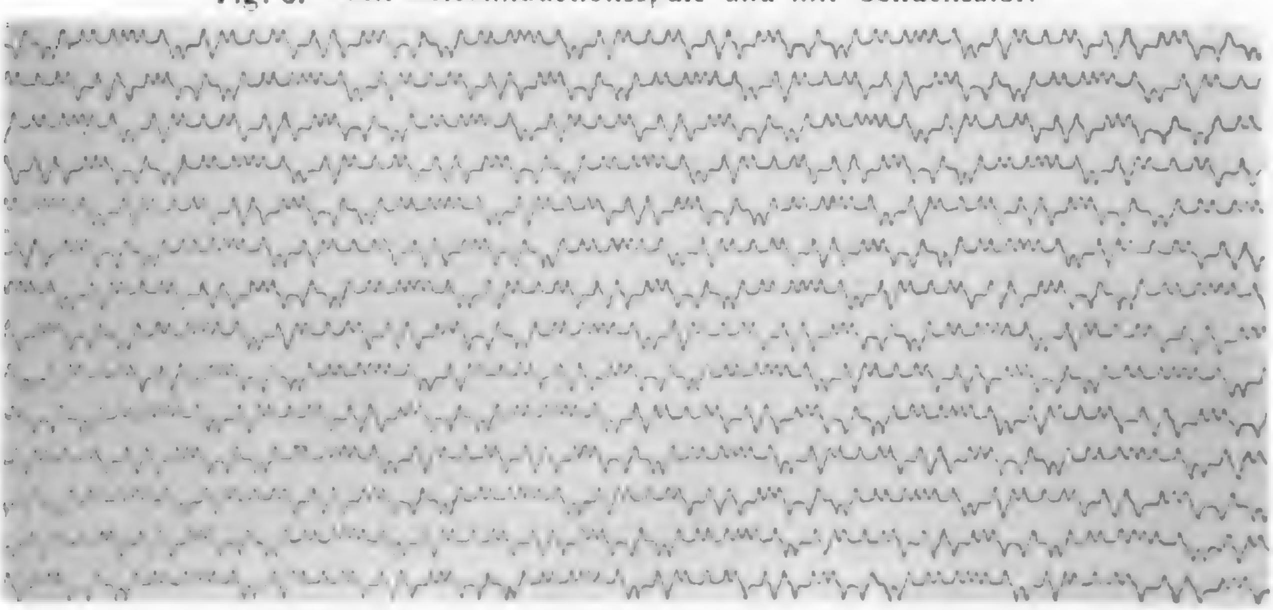


Fig. 5. Mit Selbstinductionsspule und mit Condensator.



Neuerdings haben die Erfinder mit Genehmigung der deutschen und der ungarischen Telegraphenverwaltung ihr System auf einer Fernsprechdoppelleitung zwischen Berlin und Budapest geprüft. Die Leitung, welche abgesondert von Telegraphenleitungen geführt ist, besteht aus 4 mm starkem Bronzedraht und hat bei 970 km Länge (für jeden Draht) einen Gesammtwiderstand (für beide Drähte) von 3300 Ohm. Der Isolationswiderstand betrug während der Versuche, die in den Abendstunden stattfanden, etwa 9000 Ohm. Die Apparate waren an den Endorten der Doppelleitung aufgestellt; die Leitungsbatterie bestand aus 12 Sammlern. Es konnten in einem Falle 160 Wörter mit 1029 Buchstaben in 9 Secunden befördert werden, was einer Leistung von mehr als 1000 Wörtern in der Minute entspricht. Versuche, auf einem Drahte der Doppelleitung mit Erde als Rückleitung zu arbeiten, hatten keinen günstigen Erfolg, weil der Empfänger sich nicht so einstellen liefs, dafs er dauernd gut lesbare Schrift lieferte. In einer Doppelleitung aus zwei künstlichen Kabeladern mit je 675 Ohm Widerstand und 25 Mikrofarad Ladefähigkeit wurden bis zu 500 Wörter in der Minute befördert. Für einen weiteren Versuch wurden zwei siebenaderige Telegraphenkabel mit Guttapercha-Isolirung von je 98 km Länge in der Weise benutzt, dafs in jedem Kabel am fernen Ende Ader 1 mit Ader 2 verbunden und in Berlin, wo beide Kabel münden, der Sender zwischen die Adern 1 und der Empfänger zwischen die Adern 2 der Kabel eingeschaltet wurden. Hierbei konnten lesbare Zeichen nur so lange erzielt werden, als in den übrigen Adern, welche zum Morse- und Hughesbetriebe dienen, die Correspondenz ruhte.

Die Versuche scheinen zu beweisen, dafs eine Sendereinrichtung, wie die von Delany oder Pollak und Virag, eine zuverlässige Stromgebung auch bei grofser Telegraphirgeschwindigkeit ermöglicht und deshalb geeignet ist, den Wheatstone-Sender zu ersetzen. Der Sender von Crehore und Squier ermangelt der Einfachheit. Seine Wirkungsweise läfst zudem nicht die Verwendung einer gemeinsamen Wechselstromquelle für mehrere Leitungen zu, weil aus einer Maschine nicht gleichzeitig Ströme verschiedener Wechselzahl entnommen werden können, die Telegraphirgeschwindigkeit, d. h. die Wechselzahl des Stromes, sich aber nach dem Zustande der Leitung richten mufs. Da sich mit der Veränderung der Periodenzahl auch die Spannung der Maschine ändert, die Spannung für den Betrieb einer Leitung aber nicht unter einen bestimmten Werth gehen darf, so sind ferner Regulirvorrichtungen für die Spannung (regulirbare Transformatoren) erforderlich. Ob die Ersetzung der Batteriewechselströme durch sinusförmige Wechselströme eine so bedeutende Erhöhung der Telegraphirgeschwindigkeit erreichen läfst, dafs die Anwendung complicirterer Sendevorrichtungen sich lohnt, dürfte sich nur durch genaue vergleichende Versuche entscheiden lassen.

Mit dem Crehore'schen lichtmagnetischen Empfänger sind Versuche auf langen Leitungen, soweit bekannt, noch nicht angestellt worden, weil es anscheinend den Erfindern nicht gelungen ist, ihren Laboratoriumsapparat den Bedürfnissen der Praxis entsprechend umzugestalten. Der Delany'sche Empfänger zeichnet sich durch Einfachheit aus. Es darf indefs nicht unerwähnt bleiben, dafs bei den älteren chemischen Telegraphen die Behandlung des Papiers (gleichmäfsige Imprägnirung, gleichmäfsige Anfeuchtung) und im Zusammenhange damit die Erzielung gleichbleibender Zeichen Schwierigkeiten gemacht hat. Bei dem Empfangssysteme von Pollak und Virag ermöglicht die grofse Empfindlichkeit des Telephons im Vereine mit der photographischen Aufnahme der Schwingungen die Anwendung geringer Batteriestärken. Dieser Umstand wirkt günstig auf die Sicherheit der Zeichen-

gebung, da sich bei geringer Batteriespannung die Oeffnungsfunken in der Sendereinrichtung wenig bemerkbar machen. Allerdings bringt es die grofse Empfindlichkeit des Empfängers auch mit sich, dafs dieser durch Induction und Stromübergang aus Nachbarleitungen leicht beeinflufst wird.

Ob die photographische Aufnahme der Zeichen für die Bedürfnisse des Telegraphenbetriebs genügend einfach ist, mufs die Erfahrung lehren.

15. Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Magdeburg.

In der alten Elbveste Magdeburg, dem Verkehrsmittelpunkte der durch eine hochentwickelte Industrie und Landwirthschaft ausgezeichneten Provinz Sachsen, ist vor Kurzem ein neues Post- und Telegraphengebäude vollendet worden, das sich in Bezug auf Raumverhältnisse sowie auf äufsere und innere Ausstattung den bedeutendsten Postbauten des Deutschen Reichs würdig anreiht.

Das ehemalige, im Jahre 1836 erbaute, Breiteweg 204/205 belegene, reichseigene Postgebäude — aus einem dreigeschossigen Hauptgebäude und zwei Seitenflügeln bestehend — erwies sich für den seit dem grofsen Kriege 1870/71 mächtig anwachsenden Verkehr der Stadt schon im Anfange der achtziger Jahre als unzureichend. Nachdem zur Vergröfserung des Postgrundstücks der Ankauf zweier Nachbarhäuser — der Grundstücke Breiteweg 206 und Prälatenstrafse 6 — in Aussicht genommen war, wurden im Jahre 1884 die ersten Vorbereitungen zu einem Neubaue getroffen. Der aufgestellte Bauentwurf wurde jedoch nicht ausgeführt, sondern man begnügte sich, die beiden Grundstücke, welche 1885 in den Besitz der Postverwaltung übergingen, für Dienstzwecke einzurichten und die weitere Gestaltung der Verhältnisse abzuwarten. Diese drängten aber immer mehr zu einem Neubaue. Die vorhandenen Räumlichkeiten genügten trotz der Erweiterung den Bedürfnissen des Dienstes in keiner Weise; zudem waren die angekauften Gebäude in so schlechter baulicher Beschaffenheit, dafs sie ohne kostspieligen Umbau zu längerer Benutzung sich nicht als geeignet erwiesen.

Im Jahre 1889 erwarb die Postverwaltung deshalb vier weitere Grundstücke, die zusammen mit dem schon erwähnten Hause Prälatenstrafse 6 das Postgrundstück auf der Rückseite begrenzten. Es waren die Häuser Prälatenstrafse 3 und 5 und Friedhofstrafse 1 und 2. Zu der dringend nothwendigen Vermehrung der Diensträume liefs sich indefs nur das Haus Prälatenstrafse 5 verwenden, die übrigen Gebäude waren baufällig und enthielten enge und niedrige, zu Diensträumen nicht benutzbare Wohnungen für Leute aus den untersten Volksschichten.

Auf dem so gewonnenen, gut in sich abgeschlossenen Grundstückscomplexe wurde wiederum ein Neubau in Aussicht genommen. Schon damals war beabsichtigt, wie es auch später thatsächlich geschehen ist, den Grund und Boden des Grundstücks Prälatenstrafse 3 im Austausche mit anderen, zur Abrundung des Postgrundstücks nothwendigen Flächentheilen der Stadtverwaltung zu überlassen, damit die letztere in den Stand gesetzt werde, die bisher eine Sackgasse bildende Friedhofstrafse nach der Prälatenstrafse hin durchzuführen. Aber auch der zweite, im Jahre 1890 gefertigte Bauentwurf kam nicht zur Ausführung, weil sich herausstellte, dafs der nun-

mehr vorhandene Flächenraum von 5182 qm zur Errichtung eines auf eine längere Reihe von Jahren den Bedürfnissen genügenden Neubaues noch nicht ausreichte.

Nach einem an der Höhe des geforderten Preises gescheiterten Versuche, das dem Postgrundstücke gegenüber liegende Garnisonlazareth und das daran anstofsende Artillerie-Zeughaus anzukaufen, um hier ein neues, grofses Postgebäude zu errichten, erwarb die Postverwaltung am 1. April 1893 das Haus Breiteweg 203 und ein Jahr später das daneben belegene Kirchengrundstück der deutsch-reformirten Gemeinde nebst dem dazu gehörenden Friedhofe. Nun erst war man im Besitz eines hinreichend grofsen Bauplatzes von 8680 qm Grundfläche und der Verwirklichung des lange geplanten Neubaues stand nichts mehr im Wege. Allerdings hatte die Erweiterung des ursprünglichen Grundstücks der Postverwaltung erhebliche Opfer gekostet. Seit 1885 waren nicht weniger als 1 544 000 Mark an Grunderwerbskosten ausgegeben worden. Von dieser Summe entfallen allein 495 000 Mark auf den Ankauf des Hauses Breiteweg 203 und 450 000 Mark auf die Erwerbung des Kirchengrundstücks.

Der allgemeine Entwurf des umfangreichen Neubaues wurde im technischen Baubureau des Reichs-Postamts unter der Leitung des Geheimen Ober-Postraths Hake aufgestellt. Die örtliche Bauleitung übernahm der Postbauinspector Sell unter Aufsicht des Postbauraths Winckler in Magdeburg.

Nachdem die erste Rate der auf 2 050 000 Mark veranschlagten Gesammtbaukosten durch den Reichshaushaltsetat für 1895/96 bewilligt worden war, konnten die Neubauarbeiten mit Beginn des bezeichneten Rechnungsjahrs ihren Anfang nehmen.

Die Bauausführung erfolgte in zwei Bauabschnitten und zwar mufsten zunächst die Kirche, das Haus Breiteweg 203 und die Häuser an der Prälaten- und an der Friedhofstrafse dem Neubaue weichen.

Während der Dauer der ersten Bauperiode behalfen sich die Ober-Postdirection und die übrigen auf dem Postgrundstück untergebrachten Dienststellen — das Postamt 1, das Telegraphenamt und die Posthalterei — nach Möglichkeit mit dem verbleibenden Theile der alten Räume. Für eine Anzahl Geschäftsstellen der Ober-Postdirection und die Post-Steuerexpedition wurde in einem für drei Jahre von der Stadtverwaltung angemietheten Gebäude in der benachbarten Domstrafse vorübergehend Unterkunft geschaffen. Die Baulichkeiten des ersten Bauabschnitts waren gegen Ende des Jahres 1897 fertiggestellt. Sobald sie in Benutzung genommen waren, wurde mit der Niederlegung der Gebäude Breiteweg 204/205 und 206 begonnen. Ein Theil der an ihrer Stelle neu erstandenen Räume konnte bereits im Sommer 1898 bezogen werden; am 7. Dezember 1899, dem Tage der Eröffnung der grofsen Brief- und Geldschalterhalle, war der Neubau endlich in seiner Gesammtheit vollendet und dem Betrieb übergeben. Trotz mehrfacher unliebsamer Störungen in Folge von Arbeitseinstellungen der Bauhandwerker war es gelungen, das Werk in der verhältnifsmäfsig kurzen Zeit von $4^3/_4$ Jahren zum Abschlusse zu bringen.

Das Postgrundstück wird auf drei Seiten von Strafsen eingeschlossen: an der Ostseite vom Breiteweg, an der Südseite — abgesehen von einer kurzen Strecke, auf der ein Nachbarhaus des Breitewegs die Grenze bildet — von der Friedhofstrafse und an der Westseite von der Prälatenstrafse. An der Nordseite bilden überall Nachbargrundstücke die Grenze. Die Form des Postgrundstücks ist die eines unregelmäfsigen Vierecks von 94 m Frontlänge am Breiteweg und im Durchschnitt 111 m Tiefe. An der Nordwestecke springt ein Nachbargrundstück dergestalt ein, dafs für die Hinterfront an der Prälatenstrafse nur eine Länge von 42 m verbleibt.

Der Bebauungsplan ist trotz der

nicht besonders glücklichen Gestalt des Bauplatzes in vortrefflicher Weise gelöst. Die gesammten Gebäulichkeiten bestehen aus dem umfangreichen, in sich zusammenhängenden Post- und Telegraphengebäude und dem an der Nordgrenze etwas abseits liegenden Posthaltereigebäude.

Das Hauptgebäude am Breiteweg gruppirt sich um drei innere Höfe. Der südliche Hof ist in Fufsbodenhöhe des zweiten Geschosses mit einem Glasdach überdeckt und dient als Brief- und Geldschalterhalle. Der nördliche Hof steht durch eine Thorfahrt mit dem Breiteweg in Verbindung und wird etwa zur Hälfte von der gleichfalls durch ein Glasdach erhellten Packetschalterhalle eingenommen. Der mittlere, lediglich zur Lichtzuführung bestimmte Hof ist zu einem Rasenplatz ausgebildet.

Von dem Hauptgebäude laufen zwei ausgedehnte Seitenflügel aus, von denen der südliche die eine Front nach der Friedhofstrafse richtet. Mit dem Hintergebäude an der Prälatenstrafse zusammen umschliefsen diese Baulichkeiten einen sehr geräumigen Posthof von etwa 1600 qm Flächeninhalt. Der grofse Hof besitzt je eine Durchfahrt sowohl nach der Prälatenstrafse wie nach einem fünften Hofraume, dem zwischen dem nördlichen Seitenflügel und dem Posthaltereigebäude belegenen Wirthschaftshofe. Der letztere ist wiederum mit dem nördlichen Hofe des Hauptgebäudes durch eine Thorfahrt verbunden, so dafs mittelst dieser beiden Höfe und des grofsen Posthofs eine für Fuhrwerk passirbare Verbindung über das ganze Grundstück vom Breiteweg zur Prälatenstrafse geschaffen ist.

Das Hauptgebäude ist am Breiteweg viergeschossig; in den rückliegenden Theilen enthält es, ebenso wie das Hintergebäude an der Prälatenstrafse und die beiden Seitenflügel, nur drei Geschosse. Das Posthaltereigebäude ist gleichfalls dreigeschossig.

Die Architektur des neuen Gebäudes lehnt sich an den baulichen Charakter der Stadt an. Das Magdeburg des Mittelalters ist freilich bis auf wenige Reste durch die gründliche Zerstörung und Niederbrennung der Stadt im dreifsigjährigen Kriege (am 10. Mai 1631) vom Erdboden verschwunden. Als bedeutendes Baudenkmal aus der glänzenden alten Zeit steht nur noch der prächtige, im gothischen Style erbaute Dom. Aber die bald nach dem Abzuge der Eroberer neu aus der Asche erstandene Stadt ist deshalb doch nicht arm an interessanten Bauten. Namentlich enthält der Breiteweg eine grofse Zahl stattlicher Patrizierhäuser, die zumeist aus der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts stammen und in den Formen der Spät-Renaissance und des Barockstyls errichtet sind.

Das neue Postgebäude zeigt verschiedene Stylarten. Die Fassade des Vordergebäudes mufste in Anbetracht der bevorzugten Lage am Breiteweg, der lebhaftesten Verkehrsstrafse der Stadt, naturgemäfs architektonisch hervorragender ausgestattet werden als die Fronten der an der Prälaten- und an der Friedhofstrafse belegenen Gebäudetheile. Dementsprechend sind für die Breiteweg-Fassade reich gegliederte gothische Stylformen mit Anklängen an die Renaissance gewählt. Das Material besteht hier durchweg aus schlesischem Sandstein und zwar ist, um eine harmonische und belebende Farbenwirkung zu erzielen, theils weifser, theils gelblicher Stein aus den Warthauer und Wünschelburger Brüchen verwendet worden. Die den atmosphärischen Einflüssen und äufseren Beschädigungen besonders ausgesetzten Theile, also namentlich der Sockel, die Gesimse und die Giebelspitzen, sind aus dem wetterfesten Cudowaer Steine gearbeitet.

Den Mittelpunkt der Vorderfassade bildet ein fünfachsiges Hauptrisalit, an das sich nach beiden Seiten hin der Reihenfolge nach je eine vierfensterige Rücklage, ein mit Fronterker geschmücktes Seitenrisalit und eine dreifensterige Rücklage anschliefsen. Auf

der Südseite bildet ein etwas vorspringender Treppenthurm mit kupfergedecktem Helme, an der Nordseite ein geräumiger, über der Durchfahrt zum Hofe liegender Altan den stimmungsvollen Abschlufs des Ganzen.

Die Höhe von der Strafse bis zur Unterkante des Hauptgesimses beträgt 21 m; der dreitheilige Mittelgiebel über dem Hauptrisalit endigt 30 m über dem Erdboden, während die Giebel der Seitenrisalite einige Meter niedriger als der Hauptgiebel gehalten sind. Die Fenster sind theils flachbogig, theils rundbogig überwölbt, alle sind durch Sandsteinfensterkreuze getheilt. Die Fensterbrüstungen sind je nach ihrer Lage mehr oder minder reich mit Mafswerk verziert. Auch die am Breiteweg belegenen Eingänge zu den inneren Räumen, namentlich die in den Seitenrisaliten befindlichen Portale zu den beiden Schalterhallen und der Haupteingang zur Ober-Postdirection im Mittelrisalite, haben eine sorgfältige künstlerische Durchbildung erfahren.

Das Hauptrisalit trägt unter dem Gesims in vergoldeten Buchstaben die Inschrift »Kaiserliche Ober-Postdirection« und ist zwischen den Fenstern des zweiten und dritten Geschosses mit zwei vom Professor Uphues in Berlin geschaffenen Standbildern aus Sandstein geschmückt, welche den um das Aufblühen Magdeburgs hochverdienten Kaiser Otto den Grofsen und seine Gemahlin Editha darstellen. Der Giebel des Hauptrisalits zeigt im unteren Felde einen in Mosaik ausgeführten Reichsadler und darüber die grofse Hausuhr, deren Zifferblatt gleichfalls in Mosaik hergestellt ist. Auf der äufsersten Spitze des Hauptgiebels thront ein in Kupfer getriebener Herold; die übrigen Giebelendigungen werden mit Thiergestalten und Fialenspitzen bekrönt. Die obersten Giebelfelder sind überall mit Rosen und Weinlaub ausgefüllt.

Die ganze Fassade macht einen ungemein wirkungsvollen Eindruck, welcher durch das 9 m hohe, steile und mit zahlreichen kleinen und grofsen Erkern besetzte Dach aus dunkelbraunen, glasirten Ziegeln wesentlich verstärkt wird.

Für die Gestaltung der Front an der Prälatenstrafse war der Umstand bestimmend, dafs hier die Fassade des abgebrochenen Hauses Breiteweg 203, des sogenannten Roch'schen Hauses, im Wesentlichen in der ursprünglichen Form und unter möglichster Verwendung der alten Bestandtheile wieder aufgebaut werden sollte. Diese im Renaissancestyle gehaltene und aus rothem Sandsteine mit hellen Putzflächen bestehende Fassade war namentlich wegen des mit reichem bildhauerischen Schmucke versehenen Erkers von kunsthistorischem Werthe. Auf ihre Erhaltung und Belassung an dem alten Standorte wurde in kunstsinnigen Kreisen solcher Werth gelegt, dafs die Commission zur Erforschung und Erhaltung der Denkmäler der Provinz Sachsen noch im letzten Augenblicke — gelegentlich der Berathung des die erste Baurate für den Neubau fordernden Etats für 1895/96 — sich mit der Bitte an den Reichstag wandte, den für den Neubau aufgestellten Bauplan zu verwerfen. Die Eingabe fand indefs keine Berücksichtigung, weil der Reichstag in Uebereinstimmung mit dem weitaus gröfsten Theile der Magdeburger Bevölkerung anerkannte, dafs durch den beabsichtigten Wiederaufbau der Fassade an der Hinterfront des neuen Postgebäudes allen berechtigten Anforderungen genügt werde.

In der schmalen Prälatenstrafse nimmt sich die Fassade mit ihrem treppenförmig abgestuften, hohen Giebel, dem durch die beiden oberen Geschosse reichenden reizvollen Erker und den viereckigen Fensteröffnungen recht stattlich und ehrwürdig aus. Einen neuzeitlichen Schmuck hat sie nur insofern erhalten, als aus dem obersten Giebelfeld ein in Mosaik hergestellter Reichsadler, ähnlich dem am Breiteweg, in die Strafse herniederschaut.

In dem Style der Fassade an der Prälatenstrafse, aber in einfacherer

Ausführung, ohne Erker und gröfsere Giebelaufbauten, ist auch die nach der Friedhofstrafse belegene Front des südlichen Seitenflügels errichtet. Sockel, Fenstergewandungen und Gesimse sind hier ebenfalls aus rothem Mainsandsteine gearbeitet und die glatten Flächen mit hellfarbigem Putze überzogen. Am westlichen Ende wird die Friedhofstrafsenfront durch einen Treppenhausthurm mit welscher Haube abgeschlossen. Ein ebensolcher Thurm befindet sich nahe dem östlichen Abschlusse der Front. Hier erhebt sich ferner der 31 m hohe, viereckige Fernsprechthurm, an dessen eisernes Abspanngerüst von allen Seiten ein dichtes Netz von Leitungsdrähten herangeführt ist.

Die Architekturgliederungen der Hoffassaden sind in Ziegelrohbaue mit mehrfarbig glasirten Steinen, die glatten Wandflächen in Putz ausgeführt. Der Südflügel trägt in der Mitte der Front ein dem grofsen Hofe zugewandtes Thürmchen, das zur Aufnahme einer Uhr Benutzung gefunden hat.

Eine gleiche Ausbildung wie die Hofgebäude hat das Posthaltereigebäude erhalten. Dieses ist nur insofern bemerkenswerth, als es im Gegensatze zu den hohen, mit rothen Ziegeln eingedeckten Dächern der Hof- und Hintergebäude ein flaches Dach trägt

Zahlreiche Eingänge führen zu den inneren Räumen. Abgesehen von den Einfahrten enthält das neue Gebäude am Breiteweg fünf und an der Prälaten- und an der Friedhofstrafse je zwei Zugänge. Auch von den Höfen aus sind die Diensträume durch mehrere Eingänge zu erreichen.

Aufser den Dienststellen, welche schon vor dem Beginne des Neubaues auf dem Postgrundstück untergebracht waren (Ober-Postdirection, Postamt 1 und Telegraphenamt), haben die neuen Räume zwei weitere Verkehrsämter aufgenommen: das am 1. April 1897 durch Abzweigung vom Telegraphenamte neu eingerichtete Stadt-Fernsprechamt und das bisher in einem Privathause nahe dem Bahnhof eingemiethet gewesene Bahnpostamt Nr. 7. Dienstwohnungen sind für den Ober-Postdirector, für die Vorsteher des Postamts 1 und des Telegraphenamts und für drei Unterbeamte vorgesehen.

Das Innere des neuen Gebäudes ist durchweg in einfachen Formen gehalten. Nur die für den Verkehr des Publikums bestimmten Räumlichkeiten, der im zweiten Geschosse liegende Prüfungssaal und der Apparatsaal des Telegraphenamts im dritten Geschosse haben eine etwas reichere Ausstattung erfahren.

Mit Ausnahme der Haupttreppe, welche weiter unten näher beschrieben werden wird, sind sämmtliche Treppen aus sächsischem Granit hergestellt. Zu den Fufsböden ist sehr verschiedenartiges Material benutzt worden. Die Vorhallen, Schalterhallen und Flure im Erdgeschosse sind theils mit Terrazzo, theils mit Fliesen belegt, dagegen haben die Packkammern Asphaltbelag und die sonstigen Diensträume des Erdgeschosses eichenen Stabfufsboden erhalten. In den oberen Geschossen hat neben eichenem auch buchener und kieferner Stabfufsboden Verwendung gefunden; ein Theil der Räume und die Flure daselbst sind mit Linoleum auf Gips- oder Cementstrich versehen worden. Die Treppenpodeste haben zumeist Terrazzobelag. Die Kellerräume sind gewölbt; die Decken der übrigen Räume, soweit sie nicht in das Dachgeschofs hineinreichen, sind waagerecht und massiv aus porösen Ziegelsteinen mit Bandeiseneinlage in Cementmörtel zwischen eisernen Trägern hergestellt. In den besseren Zimmern der Dienstwohnungen sowie in einigen anderen Räumen ist in mafsvoller Weise von Stuckverzierungen in Gestalt von Vouten und Rosetten Gebrauch gemacht. Die Dächer sind in der Hauptsache in Holzconstruction ausgeführt, ein geringer Theil ist in Eisen hergestellt.

Die drei in den Risaliten der Vorderfront belegenen Eingänge führen zunächst in geräumige Vorhallen, die

nach oben durch bemalte und mit profilirten Rippen versehene Sterngewölbe abgeschlossen sind. Aus der mittleren Vorhalle gelangt man in das geschmackvoll ausgestattete Haupttreppenhaus, dessen dreiarmige, auf Kreuzgewölben ruhende Treppenläufe in allen Stockwerken durch Säulen aus rothem Sandsteine getragen werden. Die Stufen und Podeste sind mit polirten Marmorplatten und in der Mitte mit Linoleum belegt; Wände und Decken zeigen in neuerer Manier ausgeführte Malereien in Gestalt von Blumen und Rankenwerk. Die Haupttreppe dient in erster Linie als Aufgang zur Ober-Postdirection und zur Dienstwohnung des Ober-Postdirectors. Für die letztere ist aufserdem ein besonderer Zugang am nördlichen Ende der Vorderfront geschaffen.

Durch die im südlichen Risalite belegene Vorhalle betritt man die grofse Brief- und Geldschalterhalle. Sie enthält rechts und links je zwölf Schalterstellen, welche mittelst geschnitzter Kiefernholzwände von dem für das Publikum bestimmten Mittelraum abgeschlossen sind. Zur Briefausgabe werden fünf Schalterfenster benutzt, zur Telegrammannahme zwei, die übrigen Schalter dienen, abgesehen von einigen Reserveschaltern, für den Vertrieb von Werthzeichen, die Einlieferung von Briefsendungen und für den Postanweisungsverkehr. In der Mitte der inneren, 19 m tiefen und zwischen den Schalterwänden 11 m breiten Halle ist eine Anzahl von Schreibpulten aufgestellt. Am vorderen Ende dieser Pultreihe befindet sich ein Kiosk, in dem Werthzeichen in kleineren Mengen an das Publikum abgegeben werden; das untere Ende der Reihe wird durch zwei Fernsprechzellen abgeschlossen. Die beiden Stirnwände der Halle sind vom Maler Nawothnig aus Strafsburg (Elsafs) mit Wandgemälden aus der mittelalterlichen Zeit der Stadt Magdeburg geschmückt. Das eine Bild zeigt den Dom mit seiner Umgebung, das andere stellt den Alten Markt mit dem Rathhaus inmitten eines Jahrmarkttrubels dar. Die innere Glasdecke der Halle ist mit einem farbigen Friese umrahmt.

An die Briefschalterhalle schliefsen sich rechts die Räume der Brief- und Geldabfertigung, links die der Militärausgabe und Zeitungsstelle an. Die beiden zuletzt genannten, an der Friedhofstrafse belegenen Geschäftsstellen sind für das Publikum durch den am Südende der Vorderfront im Treppenthurme belegenen Eingang zugänglich.

Der Eingang im nördlichen Seitenrisalite führt durch die schon erwähnte Vorhalle in die Packetschalterhalle. Die Packetschalter sind in der linken Längswand (Ausgabe) und in der dem Eingange gegenüber liegenden Querwand (Annahme) angeordnet; rechts grenzt die Halle unmittelbar an den nördlichen Vorderhof. Hinter der Packetausgabe befinden sich die Arbeitsplätze für die Packetbesteller; die Packkammern sind nach dem Wirthschaftshof und dem grofsen Posthofe zu belegen. Den Rest des Erdgeschosses am Breiteweg nehmen die Amtsräume des Vorstehers des Postamts 1 und eines Kassirers ein. Um den grofsen Hof liegen im hinteren Theile des Vordergebäudes das Zimmer des zweiten Postkassirers und der Raum für die Briefentkartung, im südlichen Seitenflügel der bis zur Friedhofstrafse durchgehende Briefträgersaal; im nördlichen Flügel haben die Rechnungsstelle des Postamts und die Postanmeldestelle Platz gefunden. Der für die letztere bestimmte Raum ist mit einem gröfseren Vorzimmer versehen und dient in den ersten Tagen des Monats gleichzeitig als Rentenzahlstelle. Die übrigen am grofsen Hofe gelegenen Räume des Erdgeschosses finden als Wagenhallen Verwendung. An der Prälatenstrafse endlich sind die Post-Steuerexpedition und das Büreau der Materialienverwaltung untergebracht.

Das zweite Geschofs ist zur Aufnahme der Geschäftsstellen der Ober-Postdirection und der Ober-Postkasse bestimmt. Daneben enthält es die

Dienstwohnungen des Ober-Postdirectors und des Vorstehers des Postamts 1. Die Wohnung des Ober-Postdirectors liegt im nördlichen Theile des Vordergebäudes am Breiteweg und rings um den nördlichen Vorderhof, diejenige des Postamtsvorstehers an der Prälatenstrafse. Von den Diensträumen der Ober-Postdirection verdient der geräumige, über dem Haupteingang am Breiteweg liegende Conferenz- und Prüfungssaal einer besonderen Erwähnung. Er ist mit 2 m hohen Wandpaneelen aus Kiefernholz bekleidet und mit einer in warmen Tönen gehaltenen Balkendecke geschmückt, von der drei kunstvoll gearbeitete, schmiedeeiserne Kronleuchter herabhängen.

Das dritte Geschofs ist im Vordergebäude mit dem Telegraphenamte besetzt. Der grofse Apparatsaal gruppirt sich in Hufeisenform um den mittleren Vorderhof. Während der am Breiteweg belegene Quersaal, dem Prüfungssaal entsprechend, mit einer waagerechten Balkendecke ausgestattet ist, werden die die Längsseiten des Hufeisens bildenden Säle durch den in geschmackvoller Holzconstruction hergestellten Dachstuhl nach oben hin abgeschlossen. In dem Quersaale sind 13 Hughesapparate und die Umschaltepulte aufgestellt, die beiden Längssäle dienen für den Morse- und den Klopferbetrieb. Neben zwei gewöhnlichen Pendeluhren enthält der Apparatsaal drei mit doppelseitigen Zifferblättern versehene elektrische Uhren, die zusammen mit den schon erwähnten beiden Aufsenuhren (im Mittelgiebel am Breiteweg und im Uhrthurme des grofsen Hofes) und einer am Posthaltereigebäude angebrachten Uhr durch die im Zimmer des Telegraphenamts - Vorstehers aufgestellte Normaluhr regulirt werden. Die Beförderung der Telegramme von der Telegrammannahme zum Apparatsaal erfolgt durch eine Aufzugsvorrichtung mit Handbetrieb. Von den Diensträumen des Telegraphenamts liegen aufser dem Hughessaal u. a. auch die Zimmer des Amtsvorstehers und des Kassirers sowie das Unterrichts- und das Uebungszimmer am Breiteweg. Auf der Rückseite des Vordergebäudes befinden sich das Abfertigungszimmer, der Aufenthaltsraum für die Boten und die Batterieräume.

Das Stadt-Fernsprechamt nimmt den gesammten südlichen Flügel des dritten Geschosses und einen kleinen Theil vom Vordergebäude ein. Der geräumige, die ganze Breite des Seitenflügels ausfüllende Oberlichtsaal für den Stadt-Fernsprechdienst dient dem Vielfachbetrieb und bietet Raum für 8000 Anschlüsse, ist vorläufig aber nur für 4000 Anschlüsse eingerichtet, von denen zur Zeit 2400 in Benutzung sind. In dem für das Fernamt bestimmten anstofsenden Saale sind 42 Doppelleitungen zum Betrieb eingeführt.

An der Prälatenstrafse liegen im dritten Geschosse die Räume der Bauabtheilung der Ober-Postdirection und die Dienstwohnung des Vorstehers des Telegraphenamts; im Nordflügel befindet sich die Bezirks-Rechnungsstelle.

Wie bereits erwähnt, besitzt nur der am Breiteweg belegene Theil des Hauptgebäudes ein viertes Geschofs. Hier ist das Bahnpostamt Nr. 7 untergebracht.

Das Dachgeschofs enthält, abgesehen von zahlreichen zur Aufbewahrung zurückgelegter Papiere und Akten benutzten Bodenräumen, die drei Dienstwohnungen für Unterbeamte.

Ein grofser Theil der Kellerräume wird zur Lagerung von Telegraphenmaterialien verwendet. Aufserdem befinden sich im Kellergeschosse die beiden Kesselräume der zur Erwärmung der Diensträume dienenden, als Niederdruckdampfheizung ausgeführten Centralheizanlage. An die letztere haben auch drei gröfsere, für Gesellschaftszwecke bestimmte Zimmer der Dienstwohnung des Ober-Postdirectors Anschlufs erhalten. Alle übrigen Dienstwohnräume sind dagegen theils mit Kachelöfen, theils mit eisernen Oefen ausgestattet.

Die Erleuchtung der Diensträume geschieht durchweg mittelst Gasglühlichts. In gleicher Weise werden auch die Höfe und die Zugänge erhellt.

Zwei bemerkenswerthe, für das neue Gebäude bestimmte Anlagen harren noch der Vollendung: ein elektrischer Aufzug und eine Badeeinrichtung. Der bereits im Baue begriffene Aufzug soll den Unterbeamten das Hinaufschaffen schwerer Lasten in die oberen Geschosse erleichtern. Er wird im Treppenhause neben der Durchfahrt vom grofsen Hofe zum Wirthschaftshof angelegt und führt vom Keller bis in das Dachgeschofs. Bei der Badeeinrichtung sind vorläufig sechs Zellen für Brausebäder in Aussicht genommen und zwar je zwei für Telegraphengehülfinnen, Beamte und Unterbeamte. Die Benutzung der Bäder soll den Unterbeamten unentgeltlich gestattet werden; die Beamten und Gehülfinnen haben eine Gebühr von 10 Pf. für jedes Bad zu entrichten. Ein Handtuch wird jedem Badenden auf Verlangen kostenfrei verabfolgt. Mit der Herstellung der Anlage, die in den Kellerräumen an der Friedhofstrafse untergebracht werden soll, wird voraussichtlich noch im laufenden Jahre begonnen werden.

Im Posthaltereigebäude ist Raum zur Unterbringung von 54 Pferden vorgesehen. Von den Stallungen befindet sich die eine bereits in Benutzung befindliche Hälfte in dem mit der Sohle etwas unter Terrain liegenden Erdgeschosse; die andere Hälfte wird, sobald es sich als nothwendig erweist, in dem vorerst als Niederlagsraum dienenden zweiten Geschosse hergerichtet werden, zu dem eine Rampe hinaufführt. Das dritte Geschofs enthält mehrere Postillonskammern sowie die Geschirr- und Futterlagerräume.

Zum 6. Dezember 1899, dem Tage vor der Ingebrauchnahme der Briefschalterhalle und der sonstigen noch rückständigen Theile des Neubaues, waren vom Ober-Postdirector Waechter die Spitzen der in Magdeburg ansässigen Behörden und hervorragende Mitglieder der Kaufmannschaft zu einer Besichtigung des neuen Gebäudes eingeladen worden. Die zahlreich erschienenen Damen und Herren nahmen von den Räumen und den technischen Einrichtungen des neuen Gebäudes und dem sich darin abwickelnden vielgestaltigen Betriebe mit Interesse Kenntnifs. Dabei wird sich zweifellos keiner der Besucher der Ueberzeugung haben verschliefsen können, dafs es der Reichs-Postverwaltung gelungen ist, auch in Magdeburg ein durchaus mustergültiges und in jeder Beziehung den Anforderungen der Neuzeit entsprechendes Heim für den gewaltig aufstrebenden Post- und Telegraphenverkehr zu schaffen.

16. Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel.

Ueber Einrichtung und Betriebsart von Schwebebahnen nach dem System Eugen Langen, Cöln (Rhein), haben wir auf S. 408 des Archivs von 1894 nähere Angaben gebracht, auch in einem späteren Artikel (Jahrg. 1895, S. 90) mitgetheilt, dafs damals für Berlin, als es sich darum handelte, dem anwachsenden Strafsenverkehre neue Abzugswege zu eröffnen, die Anlage einer Schwebebahn mit in Frage stand. Während man für Berlin den Plan fallen liefs, ist er neuerdings in der Doppelstadt Barmen-Elberfeld in der Ausführung begriffen.

Die eigenartige und langgestreckte Lage der beiden Städte und der vor Elberfeld gelegenen Vororte Sonnborn und Vohwinkel hat schon seit längerer Zeit den Wunsch nach einem neben

der Staatseisenbahn bestehenden durchgehenden localen Verkehrsmittel wach gerufen. Die Einwohnerzahl dieser lebhaften Industriestädte beträgt etwa 300 000 Köpfe; die Vororte Sonnborn und Vohwinkel bilden ihrerseits wieder die Mittelpunkte für einen strahlenförmig auf sie zulaufenden Verkehr aus den Nachbargebieten, für welchen drei elektrische Strafsenbahnen zur Verfügung stehen. Auch eine Reihe von Querbahnen ist vorhanden, welche den Industriecentren lebhaften Verkehr zuführen, z. B. die Bahn vom Zoologischen Garten in Elberfeld nach Müngsten und Burg. So entwickelte sich das Bedürfnifs nach einem durchgehenden localen Verkehrsmittel von selbst und man hat sich zu dessen Befriedigung nach sorgfältigen Erwägungen schliefslich für eine einschienige Schwebebahn entschlossen.

Sie beginnt, wie die »Deutsch. Bauzeitung« einer von der Erbauerin, der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg, veröffentlichten Denkschrift entnimmt, bei dem Bahnhofe Barmen-Rittershausen, folgt dem Wasserlaufe der Wupper durch Barmen und Elberfeld, verläfst kurz vor dem Elberfelder Vororte Sonnborn das Flufsbett, hält sich an die durch Sonnborn und Vohwinkel führende Hauptstrafse und endigt neben dem Staatsbahnhofe Vohwinkel. Man hofft, die Bahn, welche zum gröfsten Theil über der Wupper liegt, im Sommer dieses Jahres dem Betrieb übergeben zu können, nachdem seit Beginn vorigen Jahres auf einer Strecke von 800 m Länge bereits Fahrversuche unternommen worden sind.

Die engste Krümmung in den Hauptgleisen hat im Allgemeinen 90 m Halbmesser, geht aber beim Endbahnhofe Vohwinkel bis auf 30 m herunter; die Betriebsgleise enthalten sogar Krümmungen bis herunter zu 8 m Halbmesser. Die stärkste Steigung beträgt 45 $^0/_{00}$. Steigungen und Krümmungen sind so gewählt, dafs die auf zunächst 40 km in der Stunde angenommene Fahrgeschwindigkeit nirgends verringert zu werden braucht. Bei den Versuchen sind mit Wagen für 50 Personen gewissermafsen Gewaltproben gemacht worden. Die engsten Krümmungen wurden mit solcher Geschwindigkeit durchfahren, dafs sich die Wagen bis zu 25° schief stellten, ein Mafs, das bei Standbahnwagen schon Katastrophen zur Folge haben würde. Bei der Schwebebahn aber hat sich eine so ruhige Fahrt ergeben, dafs, wie die Erbauer berichten, im Wagen frei stehende Personen nicht einmal das Bedürfnifs hatten, sich festzuhalten. Zum Durchfahren der engen Krümmungen hängt jeder Wagen in zwei Drehgestellen mit einem Abstande von 8 m. Jedes Drehgestell hat zwei Laufachsen, zwischen denen ein elektrischer Motor angebracht ist. Die Motoren eines Wagens leisten bei 500 Volt Spannung 36 P. S. Nach der jedesmaligen Abfahrt kann in 10 bis 15 Secunden eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde erreicht werden, was einer allgemeinen Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeit für die ganze Bahn von 30 km entsprechen würde. Diese läfst sich auf 40 km steigern, wenn die gröfste Fahrgeschwindigkeit auf 50 km erhöht wird. Die Erbauerin nimmt an, dafs die Schwebebahnzüge zur Zurücklegung der 13,3 km langen Strecke von Vohwinkel bis zum Bahnhofe Rittershausen, bei 18 Zwischenstationen, nicht mehr Zeit brauchen werden als die Schnellzüge der 1 km kürzeren Staatseisenbahn mit nur zwei Zwischenstationen. Bei Verwerthung eines selbstthätigen Blocksystems glaubt man eine Zugfolge von 2 Minuten festsetzen zu können, unter Ausschliefsung jeder Gefahr eines Zusammenstofses.

Die Haltestellen sind so geräumig, dafs Züge von vier Wagen verkehren können. Jeder Wagen enthält 50 Plätze: 30 Sitz- und 20 Stehplätze. Es werden eine I. und eine II. Klasse sowie besondere Nichtraucher-Abtheilungen eingerichtet. Bei Einstellung von vier Wagen wird auf eine Leistungsfähig-

keit der Bahn zur Beförderung von 6000 Personen in der Stunde und in jeder Richtung gerechnet. Die Bremsung erfolgt in vierfacher Weise: durch eine Luftdruckbremse (Westinghouse), eine Handbremse des Führers, eine elektrische Bremse und durch eine elektrische Rückstrombremse. Ueber der Wupper wird die Bahn durch schräg stehende Stützen getragen, die in ihrer Spannweite dem 15 bis 40 m breiten Flufsbette folgen und 30 m von einander entfernt sind. In den Hauptstrafsen stehen die Stützen auf den Bürgersteigen und lassen den Fahrdamm frei. Die Höhe der Bahnsteige und damit die Höhe der zu ersteigenden Treppen kann bei den Schwebebahnen geringer genommen werden wie bei den Standbahn-Hochbahnen; bei der Elberfelder Anlage führen die Treppen der Bahnsteige nur bis zu 4,5 m hinauf.

Die Kosten für 1 km Bahn, mit Einschlufs der Haltestellen und Gründungsarbeiten, sind nach den gegenwärtigen Eisenpreisen auf 450 000 bis 500 000 Mark berechnet. Die weiteren Kosten (für die elektrische Ausrüstung und die Wagen) richten sich nach der Fahrgeschwindigkeit und dem zu bewältigenden Verkehr; unter der Annahme, dafs alle 3 Minuten ein 100 Personen fassender Zug mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km befördert wird, betragen die Gesammtkosten für 1 km zweigleisiger Bahn 700 000 Mark; demgegenüber sei beiläufig darauf hingewiesen, dafs sich die Kosten für die elektrische Hochbahn in Berlin auf etwa 2 000 000 Mark pro Kilometer stellen und dafs die Stadtbahnen in London 3 000 000 bis 8 000 000 Mark, streckenweise sogar 12 000 000 Mark für das Kilometer gekostet haben.

Als Hauptvorzüge der Schwebebahn-Hochbahnen im Vergleiche mit Standbahn-Hochbahnen werden, neben den erheblich niedrigeren Herstellungskosten, in der Denkschrift angeführt: erhöhte Betriebssicherheit, Ermöglichung gröfserer Fahrgeschwindigkeit und des Durchfahrens der engsten Krümmungen, wesentlich ruhigeres und angenehmeres Fahren sowie geringer Stromverbrauch (weil sehr wenig Reibungsverlust vorhanden sei); ferner nehme die schmale nnd leichte Bahnconstruction den Strafsen weniger Licht. Als einziger Nachtheil gegenüber den Standbahnen wird erwähnt, dafs ein unmittelbarer Uebergang der Wagen der Schwebebahn auf gewöhnliche Strafsenbahngleise nicht möglich sei, ein Nachtheil, der aber wenig ins Gewicht falle. »Alle bisherigen Erhebungen, Untersuchungen und Versuche« — heifst es am Schlusse der Denkschrift — »haben schlagende Beweise dafür geliefert, dafs die Langensche Schwebebahn namentlich als Schnellbahn zur Verbindung gröfserer Städte und als Hochbahn zur Herstellung eines Schnellverkehrs innerhalb der Städte eine grofse Zukunft hat. Besonders klar wird sich dies ergeben, wenn erst die Elberfelder Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben ist. Noch weit überzeugender werden die grofsen Vortheile, welche die Schwebebahn für besonders grofse Geschwindigkeit bietet, hervortreten, wenn erst einmal eine Schnellbahn zwischen zwei gröfseren Städten hergestellt sein wird. Die Langensche Schwebebahn bedeutet unbedingt einen wichtigen Schritt in der Entwickelung des Schnellverkehrs.«

Das Letztere soll nicht bestritten werden; ob aber die sonstigen weitgehenden Erwartungen, welche an dieses neue eigenartige Verkehrsmittel geknüpft werden, in ganzem Umfange Erfüllung finden werden, mufs von den Erfahrungen abhängig bleiben, die sich nach Aufnahme des vollen Betriebs der Elberfelder Anlage ergeben werden.

17. Ausgestaltung der Hafenanlagen Emdens und der Dortmund–Emskanal.

Unter den Anlagen zum preufsischen Staatshaushaltsetat für 1900 befindet sich eine den weiteren Ausbau des Emder Aufsenhafens und die Vertiefung des Fahrwassers der Unterems betreffende Denkschrift, die wegen der eingeflochtenen Erörterungen über die bisherigen Ergebnisse des Dortmund–Emskanals auf besondere Beachtung Anspruch hat.

Gleich im Anfange wird darauf hingewiesen, dafs der erst vor wenigen Monaten mit einer vorläufigen Wassertiefe von 2 m dem öffentlichen Verkehr übergebene Kanal schon jetzt dessen grofse wirthschaftliche Vortheile und seine hervorragende nationale Bedeutung klar erkennen lasse. Während man vielfach anzunehmen geneigt gewesen sei, dafs bei der mächtigen Concurrenz der holländischen und belgischen Häfen, namentlich Rotterdams, ein nennenswerther Verkehr auf dem Kanal überhaupt nicht entstehen oder dafs sich dieser doch im wesentlichen auf die Einfuhr von Eisenerzen und die Ausfuhr von Kohle beschränken werde, herrschen darüber in sachverständigen Kreisen jetzt ganz andere Ansichten. Es zeigt sich — so heifst es in der Denkschrift weiter —, dafs der das industriereichste Gebiet des ganzen Staates mit dem Meere verbindende Kanal bei seiner grofsen Leistungsfähigkeit geeignet ist, einen mannigfachen und umfangreichen Verkehr an sich zu ziehen und den nationalen Zweck: die Aus- und Einfuhr eines wichtigen Theiles des Staatsgebiets vom Ausland unabhängig zu machen, in ausgiebiger Weise zu erfüllen. Als Beweis für die zuversichtliche Auffassung, die man an den sachverständigsten Stellen von dem wirthschaftlichen Werthe der grofsen Wasserstrafse und der Entwickelungsfähigkeit ihres Verkehrs hegt, hebt die Denkschrift die Thatsache hervor, dafs die Hamburg–Amerika-Linie beschlossen hat, eine umfangreiche Niederlassung im Ausgangshafen des Kanals, dem staatlichen Emder Hafen, zu begründen; sie beabsichtigt, diesen Hafen in ihren regelmäfsigen Frachtdampferverkehr aufzunehmen und will aufserdem hier, so weit thunlich, ihre zahlreichen Frachtdampfer mit Bunkerkohle aus deutschen Zechen versehen. Ferner hat die Westphälische Transportgesellschaft eine erhebliche Vergröfserung der von ihr zu betreibenden öffentlichen Anlagen am Emder Aufsenhafen in Antrag gebracht, da — zumal nach erfolgter Niederlassung der Hamburg–Amerika-Linie im Emder Hafen — eine bedeutende Hebung auch des allgemeinen Verkehrs im Hafen und auf dem Dortmund–Emskanal mit Bestimmtheit erwartet wird.

Die Staatsregierung hat sich von der Nothwendigkeit überzeugt, diesen Verhältnissen Rechnung zu tragen und möglichst bald zu einer weiteren Verbesserung des Fahrwassers der Unterems und des Emder Aufsenhafens überzugehen. Hatte man sich bei den im vorigen Jahre beschlossenen Anlagen im Aufsenhafen auf das unmittelbare, hauptsächlich nach den Anforderungen des Erz- und Kohlenverkehrs bemessene Bedürfnifs beschränkt, so bezweckt der jetzt vorgeschlagene weitere Ausbau, aus dem Emder Hafen eine in jeder Richtung leistungsfähige Anlage zu machen, so dafs dort ein regelmäfsiger Schiffahrtsbetrieb mit Seedampfern gröfster Art stattfinden kann. Zugleich würde ermöglicht, dafs die Ems für die grofsen Linienschiffe der Kriegsmarine zugänglich wird und dafs diese im Emder Hafen sicher liegen können. Auch der Verkehr auf der westfälischen Staatsbahn würde durch den Ausbau des Emder Hafens eine erhebliche Belebung erfahren.

Mit der Hamburg–Amerika-Linie ist vereinbart, dafs sie einen bestimmten

Theil der am Aufsenhafen herzustellenden Bauten vom Staate miethet. Es sind dies ein 200 m langer Kai, ein Seegüterschuppen von 4100 qm Flächeninhalt und ein 5000 qm grofser Kohlenlagerplatz, beide mit elektrischen Krähnen sowie Eisenbahnanlagen und sonstigem Zubehöre versehen. Die Baukosten für die der Hamburg-Amerika-Linie zu überweisenden Anlagen sind auf 1 314 000 Mark veranschlagt. Die Gesellschaft trägt, aufser den Betriebs-, die ganzen Unterhaltungskosten und zahlt dem Staate eine Miethe von 3 v. H. der Baukosten für die ersten 5 Jahre und von $3\frac{1}{2}$ v. H. für die folgenden 5 Jahre der zunächst auf 10 Jahre bemessenen Miethzeit. Soweit die Anlagen, insbesondere der Kai, von der Hamburg-Amerika-Linie zeitweilig nicht benutzt werden, dienen sie dem öffentlichen Verkehre; von den hierfür aufkommenden Gebühren bekommt die Gesellschaft, abgesehen von einem der öffentlichen Benutzung der Anlagen entsprechenden Unterhaltungskostenbeitrage, die Hälfte. Die Verpflichtung der Hamburg-Amerika Linie zur Entrichtung der allgemeinen Hafenabgaben und Gebühren wird durch den Vertrag nicht berührt. Wie die Denkschrift ausführt, bedeutet das Uebereinkommen eine für den Fiscus besonders günstige Regelung. Andererseits aber erblickt sie darin auch ein sicheres Zeichen dafür, welches Vertrauen die competenteste Beurtheilerin der Verhältnisse auf die günstige Entwickelung des Emder Hafens und des Dortmund-Emskanals setze. Das gleiche Vertrauen hegt zweifellos auch die Westphälische Transport-Actiengesellschaft, die sich erboten hat, den Betrieb der dem öffentlichen Verkehre dienenden vergröfserten Anlagen unter denselben für den Staat vortheilhaften Bedingungen zu übernehmen wie die früheren Anlagen. Die Gesellschaft trägt die ganzen Betriebs- und Unterhaltungskosten und haftet zugleich dem Staate für eine jährlich steigende, vom sechsten Betriebsjahr an 2 v. H. des Anlagekapitals betragende Verzinsung mit ihren eigenen Mitteln, sofern etwa die Betriebseinnahmen hierzu nicht ausreichen sollten. Auch über die Vertheilung der letzteren sind für den Staat günstige Bedingungen getroffen: er erhält $\frac{3}{4}$, die Gesellschaft $\frac{1}{4}$ der Einnahmen, bis ihm eine Verzinsung von $3\frac{1}{2}$ v. H. für sein Anlagekapital zugekommen ist; der Rest wird gleichmäfsig zwischen Staat und Gesellschaft getheilt.

Im Anschlusse hieran geht die Denkschrift auf die Bauprojecte näher ein, wie sie nach eingehender Berathung mit der Hamburg-Amerika-Linie, der Westphälischen Transportgesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd und zahlreichen anderen Sachverständigen zu Stande gekommen sind. Den Mittheilungen hierüber entnehmen wir, dafs das Fahrwasser der Unterems, das zur Zeit eine Tiefe von $8\frac{1}{2}$ m hat, bis zum Emder Aufsenhafen auf 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser, gleich 7,3 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser und 6,7 m bei Niedrigwasser-Springzeit vertieft wird. Die Unterems erlangt dadurch etwa dieselbe Fahrwassertiefe, wie sie die Weser gegenwärtig bis Bremerhaven besitzt. Hierzu sind an Baggerungskosten $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark erforderlich. Im Emder Aufsenhafen ist eine Tiefe von $11\frac{1}{2}$ m unter gewöhnlichem Hochwasser herzustellen, damit dort auch bei tief abfallenden Ebben grofse Schiffe von 8 m Tiefgang flott bleiben. Das dabei gewonnene Erdmaterial wird zur Aufhöhung des linken Ufers des Aufsenhafens verwendet, um dort Lagerplätze zu gewinnen.

Die bereit zu stellenden Gesammtkosten sind auf 7 884 000 Mark veranschlagt. Alle Anlagen sollen thunlichst im Frühjahr 1901 fertig sein.

Den Schlufs der Denkschrift bilden schätzbare nähere Angaben über die seitherige Verkehrsentwickelung. Dafs diese schon jetzt günstige Ergebnisse zeigt, ist um so erfreulicher, als der Dortmund-Emskanal, wie im Anfange hervorgehoben, zur Zeit noch nicht vollendet ist, indem er erst eine

Wassertiefe von 2 m (gegen die projectmäfsigen $2^1/_2$ m) aufweist, und der Verkehr des Hafens von Emden bisher auf den nur für kleinere Seeschiffe bis zu 6 m Tiefgang zugänglichen Binnenhafen beschränkt ist.

Der Güterverkehr auf dem Kanal betrug bis zum 1. November 1899: 326630 t, davon 222660 t in den Monaten Mai bis October. In den Dortmunder Hafen sind in der Zeit vom Mai bis 1. November 127 Frachtschiffe eingelaufen, die mit 32012 t Gütern beladen waren; ausgegangen sind 177 Schiffe mit 16709 t Gütern. Aufserdem liefen eine gröfsere Anzahl leerer Schiffe und 395 Personenschiffe ein und aus; der Gesammtverkehr des Dortmunder Hafens umfafste in den ersten sechs Monaten des noch unvollkommenen Kanalbetriebs 612 Frachtschiffe; im Ganzen gingen dort 1402 Schiffe aus und ein. Die Hafenkasse hatte vom 1. April bis 1. November eine Gesammteinnahme aus allen Betrieben von 81000 Mark, gegenüber einer Ausgabe an Gehältern, Löhnen und Unterhaltung von 32900 Mark. Die gegenwärtige Wintersperre wird dazu benutzt, an einigen Stellen des Kanals nothwendige Dichtungsarbeiten durchzuführen, nach deren Vollendung die Herstellung der normalmäfsigen Wassertiefe von $2^1/_2$ m erfolgen soll. — Im Hafen von Münster sind in der Zeit vom 1. April bis 1. November v. J. angekommen 449 und ausgegangen 446 Frachtschiffe, die 27000 t Güter anbrachten und ausführten. Der Umschlag im Hafen beträgt schon jetzt täglich 40 Waggonladungen im Durchschnitt; an einem Tage wurde ein Umschlag von 80 Waggonladungen erreicht. Es haben sich dort bereits 25 private Betriebe der verschiedensten Art niedergelassen. — Im Emder Hafen umfafste der Verkehr, der nachweislich zwischen Kanal- und Seeschiffen bis 1. November v. J. (und zwar der Hauptsache nach in den letzten Monaten) stattfand, 37 Seeschiffe und 158 Kanalschiffe, die 94511 t Güter umschlugen; die bei Emden belegene Borssumer Kanalschleuse passirten Güter in einer Gesammtmenge von 100098 t. — Im Hafen zu Leer sind 26011 t zwischen Kanal- und Seeschiff umgeschlagen.

Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus Eisenerz, Holz, Getreide, Stückgütern, Steinen und Kohlen, die Ausfuhr aus Eisen- und Stahlfabrikaten aller Art und Kohlen. Das Dortmunder Hafenamt berichtet, dafs die im Lagerhaus angebrachten Waaren zum weitaus gröfsten Theil früher über Rotterdam eingegangen seien.

Die Westphälische Transportgesellschaft zu Dortmund wird vom Frühjahr an den Kanalverkehr mit 30 Schleppkähnen, 3 Güterbooten und 3 Kanalseekähnen mit einem Tonnengehalte von 34000 t sowie 6 Dampfern von 1350 Pferdekräften betreiben. Dabei ist besonders erfreulich, dafs sie auch den Localverkehr am Kanal belegener Ortschaften durch regelmäfsige Fahrten der Güterdampfer, die mit eigenem Geschirre zum Aus- und Einladen versehen sind, zu pflegen gedenkt. Von Leer aus betreibt die Schleppschiffahrtsgesellschaft Dortmund-Ems den Kanalverkehr zunächst mit 5 Schleppkähnen, in Meppen haben sich die Emsschiffer zu einer Gesellschaft vereinigt, die 52 Fahrzeuge zählt. Die Unterweser-Schleppschiffahrtsgesellschaft zu Bremen hat mit Hülfe des Norddeutschen Lloyd ihr Actienkapital von 500000 Mark auf 2 Millionen Mark erhöht, um mit einer erheblichen Anzahl von Kanalseekähnen den Verkehr auf dem Kanale zu betreiben. Die vereinigte Bugsir- und Schleppschiffahrtsgesellschaft zu Hamburg, die auch den Bugsirverkehr im Emder Aufsenhafen und auf der Ems übernimmt, hat einen regelmäfsigen Verkehr mit Seekähnen zwischen Emden und Hamburg eingerichtet. Eine andere Gesellschaft wird vom Frühjahr ab wöchentlich 2 Dampfer von Emden nach Danzig, Stettin und Königsberg sowie umgekehrt laufen lassen. Ferner wird die Route Emden—London

wöchentlich befahren werden und auch Passagiere befördern. Endlich wird eine Linie Emden–St. Petersburg regelmäfsig betrieben werden. Ein Verkehr anderer regelmäfsiger Seedampfer-Linien nach Emden steht in Aussicht. Die Schantung - Eisenbahn - Gesellschaft, die in China einen Eisenbahnbau von zunächst 450 km Länge ausführt, ist mit den grofsen Eisen- und Stahlwerken Friedrich Krupp, Dortmunder Union, Hörder Bergwerks- und Hüttenverein und Bochumer Gufsstahlverein — die $^4/_5$ aller Materialien für die Bahn liefern — sowie der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, welche deren Beförderung übernommen haben, übereingekommen, vom Frühjahr an ihre Verschiffungen nach China über den deutschen Emshafen Emden vorzunehmen. —

Aus alledem ergeben sich hoffnungsvolle Ausblicke auf die Zukunft und es ist auf ein rasches Aufblühen des Verkehrs mit Sicherheit zu rechnen, wenn nach dem Vorschlage der Staatsregierung die Unterems und der Emder Aufsenhafen zu voller Leistungsfähigkeit für die Benutzung durch grofse Seeschiffe ausgebaut sein werden.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Am 10. Januar hat auf der Werft des »Vulcan« zu Bredow bei Stettin der Stapellauf des Dampfers »Deutschland« der Hamburg-Amerika-Linie in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers stattgefunden. Der Dampfer ist zur Einstellung in die Linie Hamburg–New York bestimmt und soll seine erste Reise von Hamburg aus am 22. Mai antreten; er hat eine Gröfse von 15 500 Registertons und ist somit der gröfste deutsche Dampfer; der bisher gröfste, der »Kaiser Wilhelm der Grofse« des Norddeutschen Lloyd, mit 14 349 Registertons, tritt an die zweite Stelle. Von nichtdeutschen Dampfern ist nur der »Oceanic« der White Star Line mit 17 000 Registertons noch gröfser als »Deutschland«. Ueber die Einrichtung und Ausstattung des neuen Schiffes ist bereits im Archiv von 1898 Seite 774 berichtet worden.

Postdampfschiffsdienst zwischen England und Capstadt. Der von der Regierung der Capcolonie am 24. März 1892 mit der Union Steamship Company und der Caste Mail Packets Company abgeschlossene Vertrag wegen Ausführung regelmäfsiger Postdampfschiffahrten zwischen Southampton und Capstadt endet mit dem 30. September 1900. Die genannte Regierung hat in Folge dessen bereits unterm 19. Juli 1899 einen neuen Vertrag mit den beiden Gesellschaften vereinbart, der am 1. October 1900 in Kraft tritt und auf 10 Jahre fest und weiterhin auf unbestimmte Zeit mit einjähriger Kündigungsfrist abgeschlossen ist. Die Anzahl der jährlichen Fahrten bleibt unverändert, indem auch ferner wöchentlich je eine Reise in jeder Richtung auszuführen ist. Der Abgang aus Southampton hat an jedem Sonnabend 4⁰ Nachm., der Abgang aus Capstadt an jedem Mittwoch 4⁰ Nachm. zu erfolgen. Die Reisedauer ist von den jetzt gültigen 20 Tagen — was bei einer Entfernung von 5978 Seemeilen eine Fahrgeschwindigkeit von 12,45 Seemeilen in der Stunde ergiebt — auf 16 Tage 20 Stunden (14,8 Seemeilen in der Stunde) herabgemindert und soll nach dreijährigem Bestehen des Vertrags noch weiter auf 16 Tage 15 Stunden (15 Seemeilen in der Stunde) herabgesetzt werden. Für Ueberschreitung der Fahrzeit ohne

nachweisbar zwingende Umstände sind erhebliche Strafen festgesetzt. Die Gesellschaften übernehmen zahlreiche Verpflichtungen, an erster Stelle natürlich in Bezug auf die Beförderung der Post, dann aber auch hinsichtlich der Beförderung von Regierungs-Passagieren (Officiere, Beamte u. s. w., die im Auftrag und auf Kosten der Regierung reisen, nebst deren Familien) und Regierungsgütern. Als Vergütung für die Leistungen erhalten die Gesellschaften zusammen den Betrag von 135 000 Pfd. Sterl. jährlich (2 754 000 Mark); auf die durchlaufene Anzahl von Seemeilen vertheilt, entfällt auf jede Seemeile 4 Mark 43 Pf. Die bisher gezahlte Summe betrug nur 94 000 Pfd. Sterl. (1 917 600 Mark, auf die Seemeile 3 Mark 8 Pf.).

Die beiden Dampfergesellschaften sollen übrigens in Rücksicht auf die ihnen gemeinsamen Interessen beschlossen haben, sich mit einander zu vereinigen. Die Castle Mail Packets Company besitzt 20 Dampfer mit 107 504 Registertons, die Union Steamship Company 22 Dampfer mit 117 399 Registertons, beide zusammen also 42 Dampfer mit 224 903 Registertons.

Deutsche Dampfschiffahrt in Ostasien. Im Sommer 1899 hatte die deutsche Firma Behn, Meyer & Co. in Singapore, Vertreterin des Norddeutschen Lloyd daselbst, die 10 Dampfer der East India Ocean Steamship Company (Holt-Linie) mit 13751 Registertons, welche den Verkehr zwischen den Straits Settlements einerseits sowie Bangkok und Borneo andererseits unter englischer Flagge vermittelten, käuflich erworben. Seitdem fahren diese Schiffe unter deutscher Flagge und verrichten im Anschlufs an die von Europa kommenden und dorthin zurückkehrenden deutschen Reichs-Postdampfer Fahrten von Singapore nach Bangkok (Siam) und nach Labuan, Kudat, Sandakan (Borneo). Nunmehr sind die Dampfer vom Norddeutschen Lloyd übernommen worden, der auch noch die 14 Dampfer der Scottish Oriental Steamship Company (Ferguson, Davidson & Co. in Glasgow) mit zusammen 20942 Registertons angekauft und dadurch unter die deutsche Flagge gebracht hat. Die Dampfer werden in einer neuen indisch-chinesischen Linie des Norddeutschen Lloyd Verwendung finden.

Directe Dampfschiffahrt zwischen dem Rheine und Rufsland. Die russischen Minister des Verkehrs und der Finanzen haben einen zwischen der Dampfschiffrhederei Argo in Bremen und den Verwaltungen der Nicolaibahn und der Baltischen Bahn abgeschlossenen Vertrag bestätigt, demzufolge zwischen den Städten Cöln, Düsseldorf, Duisburg und Emden einerseits und den Stationen der genannten Bahnen andererseits ein directer Frachtverkehr mit directen Connossementen eingerichtet werden soll. Die erwähnte Dampfschiffgesellschaft wird zu diesem Zwecke zwischen den genannten deutschen Städten und Nowy Port (Hafen von St. Petersburg) sowie Reval einen regelmäfsigen Dampferverkehr unterhalten.

Kleinbahnen. Localbahnvorlage in Bayern. Von dem lebhaften Interesse, das Bayern dem Ausbaue seines Kleinbahnnetzes widmet (vgl. auch Nr. 2 S. 74), zeugt der Gesetzentwurf über Herstellung von Bahnen örtlicher Bedeutung, der gegen Ende des vorigen Jahres von der bayerischen Staatsregierung der Kammer der Abgeordneten vorgelegt worden ist. Er umfafst nicht weniger als 34 Localbahnen mit einer Gesammtlänge von 633 km, unter ihnen: Pasing–Herrsching (Ammerseebahn), Traunstein–Waging, Ingolstadt-Riedenburg, Passau-Hauzenberg, Konzell–Miltach, Tirschen-

reuth — Bärnau, Bayreuth — Hollfeld, Schweinfurt—Gerolzhofen. Die Kosten sind auf etwas über 46½ Millionen Mark veranschlagt, für die Fertigstellung ist ein Zeitraum von vier Jahren in Aussicht genommen. Auf jedes Kilometer entfällt ein Kostenbetrag von 73 513 Mark, wobei allerdings die Kosten für Grunderwerb nicht berücksichtigt sind, da nach Art. 2 des Entwurfs die Erbauung davon abhängig gemacht ist, dafs der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Grund und Boden von den Interessenten dem Eisenbahnfiscus kosten- und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen wird.

In der Begründung des Entwurfs wird zunächst ausgeführt, dafs in Bayern z. Z. 108 Eisenbahnlinien mit 1824 km Länge ausschliefslich dem Localverkehre dienen und dafs Bayern nach Länge und Dichtigkeit seines Gesammteisenbahnnetzes zu den mit Eisenbahnen am besten ausgestatteten Ländern gehört. Es hat auf je 100 qkm 8,2 und auf je 10 000 Einwohner 10,7 km Eisenbahnen, während die gleichartigen Zahlen nach dem »Archiv für Eisenbahnwesen« am Schlusse des Jahres 1897 für Preufsen 8,1 und 8,9, für ganz Deutschland 8,9 und 9,2, für Oesterreich-Ungarn 5,0 und 7,4, für Frankreich 7,8 und 10,8 betrugen.

Aus den in der Begründung enthaltenen, für die Aufstellung der Bahnprojecte mafsgebenden Grundsätzen heben wir als besonders bemerkenswerth die folgenden hervor. Für sämmtliche Localbahnen ist die Normalspur (1,435 m) vorgesehen, da eingehende Erwägungen ergaben, dafs bei keiner der projectirten Linien die durch Verwendung einer Schmalspur zu erzielenden Ersparnisse erheblich genug sein würden, um den Verzicht auf die Vortheile der vollen Spurweite zu rechtfertigen. Curven sind, wie dies bereits bei den Localbahnbauten der letzten Jahre durchgeführt worden ist, mit einem Halbmesser von nicht weniger als 200 m herzustellen; bei Localbahnen, für welche ein besonders lebhafter Verkehr zu erwarten steht, sind die Bogen noch flacher zu gestalten. Die gröfste Steigung soll über 25 vom Tausend, d. i. über das Verhältnifs 1 : 40, in der Regel nicht hinausgehen. Der Oberbau ist für einen Räderdruck von 5 t zu berechnen und aus eisernen Längs- und Querschwellen herzustellen, jedoch sollen diejenigen Localbahnen, welche voraussichtlich einen sehr starken Verkehr aufzunehmen haben werden, einen Oberbau für 6 t Räderdruck erhalten. Für Bahnen mit mäfsigem Personenverkehre, namentlich für solche, die nicht in der Nähe grofser Städte an eine Hauptbahn anschliefsen, sind 3 bis 10 Fahrten täglich vorgesehen; für Bahnen mit starkem Reise- und Geschäftsverkehre soll ihre Zahl bis zu 14 und für die eigentlichen Sommer- und Touristenbahnen, meist Gebirgsbahnen, sogar bis zu 19 Fahrten täglich gesteigert werden.

Von Inductionsstörungen freie elektrische Bahn. In noch höherem Mafse als die dem Telegramm- und Fernsprechverkehre dienenden Schwachstromleitungen werden die Magnetnadeln der mit Ausführung feinerer elektrischer und magnetischer Messungen betrauten Anstalten durch die Starkströme benachbarter elektrischer Bahnanlagen gestört. Zur Kennzeichnung der Sorgfalt, mit welcher man sich bemüht, beispielsweise von den magnetischen Observatorien unserer Hochschulen störende Einflüsse fernzuhalten, sei erwähnt, dafs in ihnen zur Vermeidung der Induction alle Eisentheile, selbst in der Gebäudeconstruction, verbannt sind (zur Herstellung der Schlösser, Schlüssel, Riegel, Thür- und Fenstergriffe wird ausschliefslich Kupfer verwendet) und dafs zur Fernhaltung von Erschütterungen durch Lastfuhrwerke die zur Aufstellung der empfindlichen Mefsinstrumente bestimmten Pfeiler, von den übrigen Gebäudetheilen möglichst isolirt, einige Meter tief freistehend in den Erdboden eingemauert werden. Es ist

daher der Widerstand erklärlich, den diese Anstalten der Anlage sich ihnen nähernder, elektrischer Bahnen, meist mit Erfolg, entgegenstellen. In erster Linie richtet sich der Einspruch gegen die Schienenrückleitung, da die in das Erdreich übertretenden, »vagabundirenden« Ströme unberechenbare Störungen verursachen; aber auch der in der Oberleitung fliefsende, hochgespannte Strom beeinflufst ungeachtet des erheblichen Abstandes in fühlbarer Weise durch Induction die aufserordentlich empfindlichen Mefssysteme.

Bei einer Strafsenbahn in Strafsburg (Elsafs), die sich dem physikalischen Institute der Universität bis auf 230 m nähert, hat man zur Vermeidung von Inductionsstörungen folgende Einrichtung getroffen. Die auf der Strecke verkehrenden Wagen haben zwei Contactarme statt des gebräuchlichen einen erhalten. Ihre Rollen sind an zwei neben einander laufende Fahrdrähte geführt, von denen der eine zur Stromzuleitung, der andere zur Stromrückleitung dient. Die Schienen, die sonst die Rückleitung darstellen, sind durch isolirenden Vergufs der Stöfse an den Enden der Strecke für die Stromleitung vollständig ausgeschaltet. Es gelangt in Folge dessen von der oberirdischen Leitung kein Strom in das benachbarte Erdreich; andererseits heben sich die inducirenden Wirkungen des Stromes dadurch, dafs er in den beiden nahe neben einander gelegten Drähten in entgegengesetzter Richtung fliefst, fast vollständig auf. In weiterer Entfernung vom physikalischen Institute bleibt der Contactarm für die Rückleitung niedergelegt; er kommt erst wieder in Gebrauch, sobald der Wagen auf die isolirten Schienen gelangt. Eine besondere Vorkehrung bewirkt, dafs der Wagenführer an dieser Stelle genöthigt wird, den zweiten Contactarm an die Oberleitung zu führen.

Der Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow, über dessen Fertigstellung wir in Nr. 8 des Archivs von 1899, Mittheilung machten, ist am 18. Dezember 1899 gleichzeitig mit der anschliefsenden Strafsenbahn Stralau—Berlin, Schlesischer Bahnhof, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die elektrisch betriebenen, mit Glühstoff geheizten Wagen verkehren vom Schlesischen Bahnhofe bis zur Warschauerstrafse in Abständen von $7\frac{1}{2}$ Minuten, von da bis Treptow viertelstündlich.

Kabel. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und die Eastern Extension Telegraph Company. (Nach den Mittheilungen des amerikanischen Generals Greely.) Kurze Zeit vor Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges verlängerte die Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Company das von Hongkong kommende Kabel, welches ursprünglich an der Nordküste von Luzon landete, bis zur Stadt Manila. Dieses Kabel wurde bekanntlich von Admiral Dewey durchschnitten, nachdem dieser sich vergeblich bemüht hatte, die Neutralisirung des Kabels in dem Sinne zu erreichen, dafs die Beförderung der spanischen Telegramme über das Kabel gestattet sein sollte, sofern die Vereinigten Staaten es in derselben Weise benutzen dürften. Da die spanische Regierung auch später der Wiederöffnung des Kabels auf dieser Grundlage nicht zustimmte, so wurde das Kabel auf Verlangen Spaniens von der genannten Gesellschaft, welche eine jährliche Beihülfe für den Betrieb u. s. w. des Kabels bezog, amtlich in Hongkong aufser Betrieb gesetzt und blieb während des ganzen Krieges unbenutzt. Der Leiter des Signalwesens in dem Unionsheer ergriff sofort die nöthigen Mafsregeln, um neue Kabelverbindungen zu schaffen, und bald darauf war zwischen Manila und Cavite ein Kabel gelegt. Dieses

Vorgehen erwies sich als sehr vortheilhaft, denn während der folgenden 10 Monate war die Verbindung zwischen beiden Orten auf dem Landwege unterbrochen. Aufserdem wurden in den Vereinigten Staaten so schnell als möglich Einrichtungen für die Herstellung einer zu den militärischen Operationen auf den Philippinen genügenden Menge von Tiefseekabeln getroffen. Sobald die Kabelgesellschaft hiervon erfuhr, bestritt sie den Vereinigten Staaten das Recht, Kabel auf den Philippinen zu legen. Obwohl sie sich ferner weigerte, ihre eigenen Kabel wieder in Betrieb zu setzen, erhob sie, gestützt auf die zwischen ihr und der spanischen Regierung vor Ausbruch des Krieges getroffenen Abreden, den Anspruch, dafs ausschliefslich sie das Recht für Kabellegungen habe, und forderte die Unionsregierung auf, mit der Herstellung von Unterseetelegraphen zu warten, bis die Philippinen durch den Friedensvertrag in nordamerikanischen Besitz übergegangen sein würden. Demgegenüber hielt die Unionsregierung daran fest, dafs ihre Truppen das Recht hätten, allenthalben im Philippinen-Archipele für Kriegszwecke Kabelverbindungen auszuführen. In erster Linie sollten daher Manila, Cebu und die Visayan-Inseln durch Kabel verbunden werden, denn die Gesellschaft hatte, als die spanischen Truppen sich zurückzogen, ihre Telegraphenanstalten auf den Visayan-Inseln, ferner in Panay, Negros und Cebu aufgegeben und diesen Schritt damit begründet, dafs sie die Stationen so lange unbesetzt lassen müfste, bis die Vereinigten Staaten die Beamten und das Eigenthum der Gesellschaft zu schützen in der Lage sein würden. Der Unionsregierung wurde durch die Unterbrechung der Kabelverbindungen die Möglichkeit einer Controle der Gebiete entzogen, die sie im Begriffe stand, ihrem Besitz einzuverleiben.

Später liefs die Kabelgesellschaft keine Gelegenheit vorübergehen, um von den Vereinigten Staaten ein Anerkenntnifs der Rechtmäfsigkeit und der Fortdauer der Kabelconcessionen zu erhalten; diese sehen nicht nur die Zahlung einer bedeutenden Beihülfe und Befreiung des Eigenthums der Gesellschaft von jeglicher Steuer vor, sondern gewährleisten auch ein Kabelmonopol in dem Philippinen-Archipele während der nächsten 42 Jahre. Doch erklärte die Regierung in Uebereinstimmung mit ihrem Generalanwalte, dafs jetzt nicht der geeignete Zeitpunkt zur Entscheidung derartiger Ansinnen sei, weil es sich dabei um rein juristische Fragen handele, welche den obersten Gerichten auf den Philippinen oder auch der Vereinigten Staaten vorgelegt werden müfsten, und weil es die Friedensvertrags-Commission in Paris abgelehnt habe, sich für oder gegen die Fortdauer der Telegraphenconcession zu entscheiden. Allerdings beruhe die Zahlung der Kabelbeihülfen auf Verpflichtungen der spanischen Regierung, die aus einem rechtsgültigen Vertrage herrühren; man könne daher diese finanziellen Verpflichtungen als einen Theil der philippinischen Schuld betrachten. Andererseits befänden sich in den ehemaligen spanischen Concessionen Zugeständnisse, welche die Unionsregierung keinesfalls bewilligen könne, z. B. dafs die Gesellschaft das unbeschränkte Kabelmonopol für einen sehr langen Zeitraum nicht blos im Philippinen-Archipele, sondern in allen spanischen Besitzungen des Stillen Meeres haben sollte.

Es wird interessant sein, zu verfolgen, in welcher Weise die zwischen der Unionsregierung und der Kabelgesellschaft aufgetretenen Streitfragen schliefslich werden erledigt werden.

Die Anglo American Telegraph Company beabsichtigt, ein neues Kabel von Havre nach England zu legen. Der Vertrag wegen Herstellung des Kabels, das 80 Seemeilen lang werden wird, ist mit der Telegraph Construction and Maintenance Company bereits abgeschlossen.

Die unterseeischen Telegraphenkabel der Erde. Das Gesammtnetz aller unterseeischen Telegraphenkabel der Erde hatte am 1. Januar 1900 eine Länge von 320 597 km. Davon entfallen auf Privatbesitz 283 667 km, auf Staatsbesitz nur 36 930 km. Am umfangreichsten ist das Netz der 18 englischen Kabelgesellschaften; es beträgt 197 824 km. Davon befinden sich allein 58 595 km im Besitze der gröfsten Gesellschaft, der Eastern Telegraph Company, deren Kabel sich von England durch den Atlantischen Ocean, das Mittelländische Meer, das Rothe Meer und den Indischen Ocean bis nach Britisch-Indien und neuerdings von Cape Town in der Cap-Colonie über St. Helena nach der Insel Ascension erstrecken.

Nach den einzelnen Ländern vertheilen sich die Seekabel wie folgt:

		Staatskabel	Privatkabel
1.	Belgien	100 km,	— km,
2.	Dänemark	435 -	12 952 -
3.	Deutschland	4 180 -	2 063 -
4.	Frankreich	9 325 -	23 554 -
5.	Griechenland	102 -	— -
6.	Grofsbritannien und Irland	3 476 -	197 824 -
7.	Italien	1 964 -	— -
8.	Niederland	317 -	— -
9.	Norwegen	600 -	— -
10.	Oesterreich-Ungarn	397 -	— -
11.	Portugal	213 -	— -
12.	Rufsland (europäisches und kaukasisches)	298 -	— -
13.	Schweden	237 -	— -
14.	Schweiz	18 -	— -
15.	Spanien	3 230 -	— -
16.	Türkei (europäische und asiatische)	637 -	— -
17.	Afrika	5 -	— -
18.	Asien	8 124 -	— -
19.	Oceanien	2 289 -	— -
20.	Amerika	983 -	47 274 -
	zusammen	36 930 km,	283 667 km,
		320 597 km.	

Dem 50jährigen Jubiläum der bayerischen Staatstelegraphie widmet die »Münchener Allgemeine Zeitung« einen Artikel, dem wir Folgendes entnehmen.

Die ersten Vorschläge zur Errichtung eines Staatstelegraphen in Bayern wurden im Mai 1848 durch die bayerische Eisenbahnbaucommission dem Könige zur Genehmigung unterbreitet. Im Januar 1849 erfolgte die Ermächtigung, zunächst an der Bahnlinie von München nach Hof und von Augsburg nach Kaufbeuren zwei getrennte Leitungen, eine für die Staats- und Privat-Correspondenz, die andere für den Eisenbahnbetrieb, herzustellen. Für den Bahndienst wurden 37 Zeigerapparate und für die Stationen München, Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Hof 5 Schreibapparate beschafft. Ehe die beiden Leitungen vollendet waren, wurde im October 1849 in Folge der politischen Ereignisse jener bewegten Zeit die sofortige Ausführung einer telegraphischen Verbindung

zwischen München und Salzburg zum Anschlufs an die österreichischen Telegraphenlinien angeordnet und der Bau dieser etwa 160 km langen Leitung trotz der eingetretenen strengen Winterkälte am 24. Dezember vollendet. Am Weihnachtstage des Jahres 1849 wurde in Gegenwart des Ministers Freiherrn v. d. Pfordten und des österreichischen Gesandten Grafen Thun das erste Telegramm von München nach Salzburg befördert. Der Ausbau der übrigen Linien mufste in Folge vergröfserter Lieferung der nöthigen Drahtmenge (verzinkter Eisendraht) bis zum Frühjahr 1850 hinausgeschoben werden. Für die Leitung München–Salzburg war Kupferdraht verwendet worden.

Welchen gewaltigen Fortschritt das neue Verkehrsmittel im Laufe der Zeit in Bayern gemacht hat, ersehen wir bei einem Vergleiche der Jahresberichte des ersten und des letzten Betriebsjahrs. Während im Gründungsjahre 1849/50 die Zahl der Stationen 6, der Beamten 12, der beförderten Staats- und Bahntelegramme 144, der Privattelegramme 327 und die Einnahmen nur 4551 fl. betrugen, obwohl ein inländisches Telegramm von 25 Wörtern auf eine Entfernung von 12 Meilen 3 fl., darüber hinaus 6 fl. nebst 24 kr. Bestellgeld kostete, weist der letzte statistische Bericht (1898) folgende Zahlen auf: Telegraphenanstalten 2500 mit 3665 Apparaten (53 Hughesapparate, 3606 Morseschreiber, 6 Klopfer), Gesammtzahl der beförderten Telegramme rund 8 000 000, Gebühreneinnahme 1 930 213 Mark.

Deutschlands See-Interessen. Die wachsende Bedeutung der deutschen See-Interessen läfst ein Blick auf unseren Aufsenhandel erkennen, der sich von 1894 bis 1898 folgendermafsen entwickelt hat:

	Einfuhr	Ausfuhr	Aufsenhandel zusammen
		in Millionen Mark	
1894	4285,5	3051,5	7337,0
1895	4246,1	3424,1	7670,2
1896	4558,0	3753,8	8311,8
1897	4864,6	3786,2	8650,8
1898	5439,7	4010,6	9450,3.

Nach diesen vom Reichsanzeiger mitgetheilten Zahlen ist der Gesammthandel von 1894 bis 1896 um 975, von 1896 bis 1898 aber um 1139 Millionen Mark gestiegen und zwar hat die Ausfuhr von 1894 bis 1896 um 702, von 1896 bis 1898 um 257 Millionen, die Einfuhr dagegen im ersteren Zeitabschnitt um 272, von 1896 bis 1898 um 882 Millionen zugenommen. Im ganzen fünfjährigen Zeitraume beträgt die Steigerung beim Handel 28 v. H., bei der Einfuhr 27 v. H., bei der Ausfuhr indefs 31 v. H. Die ganze Entwickelung unseres Handels bietet also ein höchst erfreuliches Bild, da sich Ein- und Ausfuhr in gleich günstiger Weise heben. Zieht man die Nachweise über die Entwickelung des deutschen Handels in den ersten neun Monaten des Jahres 1899 heran, so gestaltet sich die Sachlage noch günstiger, da sie ein rapides Anschwellen der Ausfuhr gegenüber einer nur kleinen Zunahme der Einfuhr zeigen; im Vergleiche zu demselben Zeitraume des vorhergegangenen Jahres ist nämlich die Einfuhr nur um 21 Millionen, die Ausfuhr dagegen um 172 Millionen Mark in die Höhe gegangen. Die kräftige Aufwärtsbewegung der Ausfuhr, welche das Jahr

1898 im Gegensatze zu der zeitweiligen Stockung von 1897 charakterisirt, hat also auch im vorigen Jahre angehalten.

Der Bestand der deutschen Handelsflotte hat sich vermehrt:

	1. Januar 1897 Zahl	Tonnage (in 1000 t)	1. Januar 1899 Zahl	Tonnage (in 1000 t)
Segelschiffe	2552	548	2318	870
Dampfschiffe	1126	556	1223	1038.

1899 traten an registrirten Fahrzeugen, abzüglich des Abganges, 32 Segelschiffe mit 22 200 Nettotons hinzu und 73 Dampfer mit 83 000 Nettotons. Der Buchwerth der deutschen Handelsflotte belief sich 1897 auf etwa 400 Millionen Mark, der Neubeschaffungswerth auf 500 Millionen Mark. Berücksichtigt man, dafs seitdem werthvolles Material hinzugekommen ist (der Preis eines neuen Schiffes ist heute 30 v. H. höher als vor zwei Jahren), so darf angenommen werden, dafs sich der Neubeschaffungspreis unserer Handelsflotte gegenwärtig auf annähernd 700 Millionen Mark beläuft, ihr Werth auf 500 bis 600 Millionen Mark. Ferner sind in den letzten zwei Jahren erhebliche Kapitalien in der deutschen Rhederei durch Kapitalvergröfserung der alten Gesellschaften und Begründung neuer Unternehmungen angelegt worden. Während 1897 das Actienkapital von 58 deutschen Rhedereigesellschaften 177 Millionen Mark betrug und die Prioritäten $70^1/_2$ Millionen Mark ausmachten, stellten sich 1899 das erstere auf 273 Millionen, die letzteren auf $72^1/_2$ Millionen Mark.

Nicht minder grofs ist die Anforderung im Schiffbaue gewesen: grofse Neuanlagen und Erweiterungen sind in den Werften an der Weser und Elbe, in Flensburg, Lübeck und Kiel, in Rostock, Stettin, Danzig und Elbing, theils bereits ausgeführt, theils im Entstehen begriffen. Im Jahre 1899 hat Deutschland 66 Segelschiffe mit 11 800 t netto neu gebaut und 84 Segelschiffe mit 35 000 t gekauft. Ferner wurden 75 Dampfschiffe mit 86 076 Nettotons in Deutschland gebaut und 26 Dampfer mit 72 900 t vom Auslande gekauft. Ende 1899 waren in Deutschland im Baue 75 Segelschiffe mit 30 000 Bruttotons und 145 Dampfer mit 278 000 t, im Auslande für Deutschland 42 Segelschiffe mit 20 600 t und 10 Dampfer mit 52 600 t. Deutschland vermag einen ständig steigenden Theil seines Schiffsbedarfs selbst zu befriedigen.

Grofsartig ist neuerdings die Entwickelung der Hafen- und Dockanlagen. Schwimmdocks allergröfsten Umfanges sind auf der Oder und Elbe geschaffen; ein grofses Trockendock ist, wie unseren Lesern aus der Mittheilung auf S. 869 des Archivs v. 1899 bekannt, in Bremerhaven eröffnet. Die neuen Hafenanlagen in Emden sind eben erst in Betrieb genommen und schon wieder, wie unser Aufsatz auf S. 196 lehrt, erweiterungsbedürftig. Bremen hat den Bau eines neuen Hafens für 30 Millionen Mark beschlossen und wendet aufs neue 40 bis 60 Millionen für Flufscorrectionen auf, worüber wir demnächst ausführlicher berichten werden. Hamburg vergröfsert seine Hafenanlagen mit einem Aufwande von 30 Millionen um rund ein Drittel und bereitet eine Dutzende von Millionen kostende Elbcorrection vor. Dem Beispiele von Stettin und Danzig (vgl. Archiv v. 1898, S. 681 und v. 1899, S. 486) folgend, schickt sich auch Königsberg an, einen neuen Hafen nach Fertigstellung der leistungsfähigen Wasserstrafse des Haffkanals zu bauen.

Die Seefischerei-Interessen haben sich in den letzten Jahren folgendermafsen gehoben. Es gab am 1. Januar 1897 an registrirten Fischereifahrzeugen 267 Segler mit 12 505 t brutto und einer Besatzung von 1457 Mann, 110 Dampfschiffe mit 15 446 t brutto und 1075

Mann Besatzung, am 1. Januar 1899 273 Segelschiffe mit 13 358 t brutto und 1760 Mann Besatzung sowie 126 Dampfer mit 18 441 t brutto und 1 304 Mann Besatzung; es hat sich also in zwei Jahren die Tonnage von 28 000 auf 32 000 vermehrt, die Mannschaft von 2532 auf 3064. Die Erträge auf den vier Hauptversteigerungsmärkten des Nordseegebiets gingen in dieser Zeit von rund 7,2 auf fast 8,1 Millionen Mark in die Höhe; der sonstige Fischhandel nahm gleichfalls einen gewaltigen Aufschwung. Das in der deutschen Hochseefischerei angelegte Kapital dürfte auf 20 Millionen Mark angewachsen sein.

Zu alledem treten die gewaltigen Kapital- und Colonialinteressen über See.

III. LITERATUR.

I. Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs und des Preufsischen Staates in gedrängter Darstellung. Nebst einem Abdrucke der deutschen und der preufsischen Verfassungskunde und des Allerhöchsten Erlasses vom 4. Januar 1882. Von Dr. jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrath a. D. 14. neu durchgesehene Auflage. Abgeschlossen August 1899. Breslau, Verlag von Wilh. Gottl. Korn. Preis geb. 1 Mark 60 Pf.

Das Buch bietet eine treffliche Handhabe, als Nachschlagewerk den Beamten, den Politikern, überhaupt jedem Gebildeten, welcher den Tagesereignissen mit Verständnifs folgen will, über alle wichtigeren Fragen der Staatsverfassung und -Verwaltung schnell und zuverlässig Auskunft zu ertheilen. Da es Reichhaltigkeit des Inhalts mit leicht verständlicher Darstellung verbindet, so ist es auch für das planmäfsige Studium wohl zu empfehlen. Ein sorgfältig angelegtes alphabetisches Sachregister fördert wesentlich den Gebrauch des Buches, dessen Nutzen und Beliebtheit sich schon in seinen vielen Neuauflagen kennzeichnet.

II. Die Reform. Fortschritte im Verkehrswesen der Culturvölker. Neue Erfindungen und Erfahrungen in der Technik und im Betriebe. Illustrirte Monatsschrift, unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner redigirt von Herm. Strach. Verlag der k. u. k. Hofbuchhandlung Karl Prochaska, Wien, Teschen, Leipzig. Preis eines Monatshefts im Abonnement 60 Kreuzer = 1 Mark.

Jeder Gebildete hat ein Interesse daran, ein Bild dessen zu erhalten, was auf dem weitverzweigten Gebiete des Verkehrswesens verbessert und neugestaltet wird. Aber nicht nur der gebildete Laie, sondern auch der Fachmann ist nicht im Stande, alle Zweige der dem Verkehre dienenden Wissenschaft und Technik zu beherrschen. Die vorbezeichnete neue Zeitschrift, welche sich zur Aufgabe setzt, in gemeinverständlicher Darstellung über alle Theile des modernen Verkehrswesens und seiner Fortschritte Klar-

heit zu verbreiten, darf daher als ein dankenswerthes Unternehmen begrüfst werden, zumal ihr als Mitarbeiter bewährte Fachmänner zur Seite stehen, die ihr technisches Wissen in anregender, frischer und fesselnder Form mitzutheilen verstehen. In richtiger Erkenntnifs der grofsen Bedeutung bildlicher Darstellungen zur besseren Veranschaulichung des geschriebenen Wortes ist Werth darauf gelegt worden, auch in dieser Beziehung das Beste zu bieten. Zur Gewährung eines Ueberblicks über die Vielseitigkeit des Inhalts der »Reform« genügt schon ein Blick auf das erste Heft, das gröfsere Aufsätze über folgende Gegenstände bringt: Der elektrische Vollbahnbetrieb; der Niagara als Industrie- und Verkehrsgebiet; die höchste Bergbahn Europas; mit dem Schilde durch die Erde; moderne Segelschiffe und Frachtdampfer; die neuen Errungenschaften auf dem Gebiete der Telegraphie; das Automobil in Frankreich; die Wiener Stadtbahn; ein neues Licht im Dienste des Verkehrs; der Telegraphisten-Congrefs in Como; die gröfste englische Exprefs-Locomotive. Auch die bisher weiter erschienenen Hefte befriedigen weitgehende Ansprüche und lassen keinen Zweifel darüber, dafs das Unternehmen ganz auf der Höhe der Zeit steht.

Die gediegene und vornehme Zeitschrift wird sich bald viele Freunde und Anhänger erwerben, wozu diese Zeilen beitragen mögen.

III. Neues deutsch-italienisches Wörterbuch aus der lebenden Sprache mit besonderer Berücksichtigung des täglichen Verkehrs zusammengestellt und mit Aussprachehülfen versehen von Dr. O. Hecker, Lektor der italienischen Sprache an der Universität Berlin. Theil I: Italienisch-deutsch. Preis geb. 3 Mark. Verlag von George Westermann in Braunschweig.

Ziel des Wörterbuchs ist es, die Kenntnifs der lebenden Sprache beider Idiome zu vermitteln. Alles Veraltete oder ganz Seltene ist daher fortgelassen worden, dagegen die Umgangssprache im weitesten Mafse berücksichtigt. Besonderes Gewicht hat Verfasser auf die Bezeichnung der Aussprache gelegt; der Ton ist stets angegeben, wo er von der allgemeinen Regel abweicht. Am Schlusse des Buches finden wir eine Liste von Eigennamen und der dazu gehörenden Eigenschaftswörter bemerkenswerther Bildung, eine alphabetisch geordnete Liste der unregelmäfsigen Zeitwort-Formen und ein Verzeichnifs der gebräuchlichsten italienischen Abkürzungen. Druck und Ausstattung sind gut. Das Wörterbuch dürfte namentlich bei der modernen Lektüre und der Conversation als zuverlässiges Hülfsmittel die besten Dienste leisten.

Der deutsch-italienische Theil des Werkes wird im Laufe dieses Jahres erscheinen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 5. BERLIN, MÄRZ. **1900.**

Hierbei ein Ergänzungsheft, enthaltend „Die zweite Berathung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1900 im Reichstage".

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

18. Die Correction der Unterweser.

Die alte Hansestadt Bremen sah schon vor Jahrhunderten Seeschiffe unmittelbar vor ihren Mauern ankern. Anfänglich waren es zwar nur kleinere Schiffe, wie Koggen, Holke, Kreyer, Barsen und andere, die auf ihren Fahrten nach den Hafenplätzen von Rufsland, Skandinavien, Holland, Belgien, England, Frankreich, Spanien und Portugal nur auf kurze Strecken das offene Meer aufsuchten, im Uebrigen sich aber in der Nähe der Küste hielten. Bald aber führten die Erfindung des Compasses und die Erschliefsung neuer Handelswege im Vereine mit dem durch das rasche Emporblühen der Städte gesteigerten Consume zum Baue gröfserer Seeschiffe. Um auch diesen das Hinaufkommen bis unter die Mauern der Stadt zu erleichtern, hatte Bremen bereits zu Anfang des 15. Jahrhunderts für regelmäfsige Betonnung der unteren Weser und für Unterhaltung von Seezeichen in der Mündung des Stromes Sorge getragen. Einer gleichen Fürsorge hatte sich die Offenhaltung der Fahrrinne des Flusses leider nicht zu erfreuen. Das Strombett der Unterweser verwilderte im Laufe der Jahre mehr und mehr. Die Stromrinne versandete, weil die Kraft der sich aufwärts und abwärts bewegenden Fluthwelle durch die sich ihr entgegenstellenden Hindernisse vermindert wurde, während gröfsere Abholzungen im oberen

Stromgebiete die herabtreibenden Sandmassen vergröfserten. Stromspaltungen und Inselbildungen innerhalb des Stromes wurden nicht nur nicht verhindert, sondern im Hinblick auf den zu erzielenden Landgewinn geduldet, ja sogar gefördert. Die Folge der Verflachung der Fahrrinne war, dafs gröfsere Seeschiffe nicht mehr bis zur Stadt Bremen hinauffahren konnten, sondern vor dem 17 km unterhalb gelegenen Vegesack ankern und löschen mufsten. Im Anfange des 17. Jahrhunderts wurde in Vegesack ein Hafen angelegt, der indefs bereits in der zweiten Hälfte desselben Jahrhunderts von den immer gröfser werdenden Seeschiffen nur noch selten zu erreichen war. Letztere mufsten daher noch weiter stromabwärts in den oldenburgischen Hafenorten anlegen. Hierdurch wurde der bremische Handel wesentlich beeinträchtigt, zumal durch den westfälischen Frieden (1648) den Grafen von Oldenburg die Erhebung eines Schiffs- und Waarenzolls zugestanden war. Der Mangel an eigenen Häfen und Ankerplätzen machte sich für die bremischen Kaufleute und Rheder namentlich fühlbar, als die bremische Seeschiffahrt nach der Befreiung Nordamerikas Antheil am grofsen Welthandel genommen hatte und Bremen als selbständiger Staat nach dem Zusammenbruche des alten Deutschen Reichs und der Beseitigung der napoleonischen Herrschaft sich zum Abschlusse von Handelsverträgen mit fremden Staaten veranlafst sah. Im Jahre 1823 wurde zwischen den Weseruferstaaten die sogen. Weserschiffahrtsakte vereinbart, die ein geregeltes Abgabensystem einführte und die Verpflichtung der betheiligten Staaten zur Unterhaltung des Strombetts festlegte. Im Jahre 1827 schlofs Bremen mit Hannover einen Vertrag wegen Anlegung eines Hafens an der Geeste-Mündung (Bremerhaven). Nachdem hier im Jahre 1830 das erste Hafenbecken dem Verkehr übergeben worden war, befand sich Bremen endlich wieder im Besitz eines Seehafens. War hiermit für den Seehandel auch schon viel gewonnen, so wurde doch im Concurrenzkampfe mit den günstiger gelegenen Seestädten von der bremischen Kaufmannschaft bald schwer empfunden, dafs der eigentliche Hafen in Bremerhaven, dagegen die kaufmännischen Contore, die Lagerhäuser und die Börse in dem rund 70 km entfernten Bremen sich befanden. Insbesondere aber fiel ins Gewicht, dafs die mit den Seeschiffen in Bremerhaven angebrachten Waaren dort erst ausgeschifft und umgeladen werden mufsten, bevor sie nach Bremen weiterbefördert werden konnten. Durch das Umladen und den Transport in kleinen Flufsschiffen, mittelst Frachtwagens oder auf der Eisenbahn von Bremerhaven nach Bremen kamen die Güter dem bremischen Kaufmann etwa 2 Mark pro Gewicht-Tonne theuerer zu stehen, als wenn sie ohne Umladung in dem Seeschiffe bis Bremen hätten geschafft werden können. Zudem war die Heranschaffung der Ladungen auf dem Wasserweg in Folge der mangelhaften Beschaffenheit und geringen Fahrtiefe des Stromes sehr zeitraubend. Ferner kam in Betracht, dafs die Unterweser bei ihren ungünstigen Wasserverhältnissen zur Winterzeit fast alljährlich zufror, wodurch der Wasserweg zwischen Bremerhaven und Bremen ganz abgeschnitten und der Waarenversandt lediglich auf den Landweg verwiesen wurde.

Die fortwährenden Klagen der Kaufmannschaft veranlafsten die drei Uferstaaten (Preufsen, Oldenburg und Bremen), durch Regulirung der besonders mangelhaften Stromstrecken wenigstens einige Abhülfe zu schaffen. Bremen begann bereits 1850 mit der Regulirung der Strecke von Bremen bis Vegesack, während die beiden anderen Staaten die anschliefsende Strecke bis Elsfleth nach einem gemeinschaftlichen Plane von 1864 ab corrigirten. Bremen gab für die Strecke bis Vegesack jährlich rund 250 000 Mark aus und hatte aufserdem noch einen bedeutenden Theil der sich auf etwa

90000 Mark jährlich belaufenden Kosten der Arbeiten auf der anderen Strecke zu tragen. Durch die gemeinschaftlichen Anstrengungen wurde erreicht, dafs Ende der 60er Jahre kleinere Seeschiffe mit etwa 2,75 m Tiefgange den Hafen von Bremen erreichen konnten. Gerade dieser Umstand aber liefs den Wunsch nach einer noch gröfseren Fahrtiefe der Unterweser immer lebhafter und dringender werden, denn die bis Bremen hinaufkommenden Seeschiffe stellten den Vortheil einer directen Waarenzufuhr ins hellste Licht. Auf Anregung von bremischer Seite fand im Jahre 1870 eine Untersuchung des Fahrwassers durch Commissare der drei Uferstaaten und einen Bevollmächtigten des Norddeutschen Bundes statt. Diese Untersuchung ergab zwar, dafs der Zustand der Unterweser den Schiffahrtsinteressen keineswegs entspreche und Abhülfe dringend erforderlich sei, doch konnten sich die Uferstaaten über den zur Herbeiführung der Abhülfe einzuschlagenden Weg nicht einigen. Nun griff der Bundesrath des Deutschen Reichs ein und fafste im Jahre 1874 den Beschlufs:

»dafs durch technische Commissare des Reichs der Zustand des Fahrwassers der Weser von Vegesack abwärts einer eingehenden Untersuchung unterzogen und behufs Abstellung der etwa vorgefundenen Mängel ein Correctionsplan festgestellt und letzterer dem Bundesrathe zur weiteren Beschlufsnahme vorgelegt werden solle«.

Die Reichscommission bestand aus dem Geh. Ober-Baurath Gerke (für Preufsen), dem Ober-Deichgrafen Nienburg (für Oldenburg) und dem Bauinspector Heineken (für Bremen), an dessen Stelle später der Ober-Baudirector Franzius, der eigentliche Vater der Wesercorrection, trat. Die Commission gelangte nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse zu der Ueberzeugung, dafs die Weser nicht nur von Vegesack abwärts, sondern in ihrem ganzen Fluthgebiete, d. h. von Bremen abwärts, der Correction bedürfe. Demgemäfs wurde ein vom Ober-Baudirector Franzius unter diesem Gesichtspunkt ausgearbeiteter Correctionsplan Ende 1881 dem Herrn Reichskanzler zur Beurtheilung vorgelegt. Der Plan wurde jedoch verworfen, weil er über das durch jenen Bundesrathsbeschlufs angestrebte Ziel hinausging. Da auch die Staatsregierungen von Preufsen und Oldenburg nicht geneigt waren, zu den auf 30 Millionen Mark veranschlagten Kosten in dem von der Reichscommission vorgeschlagenen Umfange beizutragen, so wurde Bremen vor die Wahl gestellt, entweder das ganze Project fallen zu lassen oder die Correction auf eigene Kosten durchzuführen. Fürwahr eine schwere Wahl für den kleinen Freistaat; um so schwerer, als die eigene Tochterstadt Bremerhaven im Vereine mit Geestemünde, welche beiden Städte sich durch die Correction und die Schaffung eines Seehafens in Bremen in ihren Handels- und Schiffahrtsinteressen bedroht sahen, die Ausführung der Correction auf alle mögliche Weise zu hintertreiben suchte! Die Entscheidung brachte in der Hauptsache der Anschlufs Bremens an das Zollgebiet. In Folge dieses Anschlusses mufste in Bremen ein Freihafen erbaut werden, dessen sehr beträchtliche Kosten ohne Verwirklichung des Correctionsplans zum grofsen Theile vergebens würden verausgabt worden sein, da gröfsere Seeschiffe auf der uncorrigirten Weser nicht bis zum Freihafen hätten gelangen können. So erklärte sich denn Bremen Anfangs 1886 dem Reiche gegenüber bereit, die gesammten Kosten der Correction allein zu tragen, falls ihm die Erlaubnifs zur Erhebung einer Schiffahrtsabgabe auf der Unterweser ertheilt werde. Diese Erlaubnifs brachte das Reichsgesetz vom 5. April 1886, indem es bestimmte, dafs die freie Hansestadt Bremen eine solche Abgabe erheben dürfe, falls sie eine

Correction der Weser auf der Strecke Bremen — Bremerhaven zu Stande brächte, die Schiffen bis zu 5 m Tiefgang die Fahrt auf dieser Flufsstrecke ermögliche. Preufsen ertheilte seine Zustimmung zur Ausführung der Correction durch Bremen im Vertrage vom 12. Februar 1887, Oldenburg im Vertrage vom 22. November 1887.

Bei der Correction der Unterweser kam es vor allen Dingen darauf an, die Menge und die Geschwindigkeit des sich aufwärts und abwärts bewegenden Wassers nach Thunlichkeit zu vermehren, d. h. die Stromkraft zu vergröfsern. Je gröfser die Stromkraft eines Flusses ist, desto gröfser ist seine Fähigkeit zur Fortbewegung der Sinkstoffe. Auf einer raschen und sicheren Fortbewegung der Sinkstoffe beruht aber im wesentlichen die Vertiefung und die Erhaltung der Tiefe eines Flufsbetts. Im Fluthgebiet eines Flusses ist die Stromkraft hauptsächlich bedingt durch die Gröfse und Geschwindigkeit der sich aufwärts und abwärts bewegenden Fluthwelle. Letztere rollt bei jeder Fluth aus dem offenen Meere in die meist trichterförmige Mündung des Flusses hinein. Da die Hindernisse des Flufsbetts und die Kraft des aus dem Flusse zum Meere strömenden Wassers fortwährend einen Theil der lebendigen Kraft der Fluthwelle verzehren, aufserdem unmittelbar hinter der Fluth die Ebbe im Meere eintritt, so dringt die Fluthwelle nur bis zu einer gewissen Grenze stromaufwärts. Es liegt also bei der Correction eines Flusses im Fluthgebiet eine Hauptaufgabe darin, die der Fortbewegung der Fluthwelle sich entgegenstellenden Hindernisse, soweit angängig, zu beseitigen, damit eine möglichst grofse Wassermenge mit thunlichster Geschwindigkeit bei der Fluth nach oben und bei Ebbe nach unten strömen kann, oder mit anderen Worten, damit die Stromkraft, also die Fähigheit, ein geräumiges Bett auszubilden und zu erhalten, auf ein möglichst hohes Mafs gebracht wird. Die Gröfse der Stromkraft ist aber auch in hohem Grade abhängig von dem Profile des Flufsbetts. Von der Tiefe des Profils hängt nicht nur das mehr oder minder günstige Auflaufen der Fluthwelle und das Ablaufen des Ebbewassers, sondern auch die Schiffbarkeit des Flusses direct ab. Die Breite ist wichtig für die Kosten der Correctionsarbeiten und für die Erhaltung und Neugewinnung von Uferland. Die Bestimmung der Profilformen und Profilgröfsen spielt daher bei der Aufstellung von Flufscorrectionsplänen eine sehr wichtige Rolle.

Um eine möglichst günstige Ausbildung des Flufslaufs zu erreichen, wurden bei der Correction der Unterweser in Bezug auf die Profilgestaltung des Flufsbetts folgende Grundregeln aufgestellt:

a) allmähliche Zunahme der Querschnittgröfsen nach der Mündung zu;
b) plötzliche Zunahme derselben nach Einmündung von Nebenflüssen;
c) möglichst grofser Querschnitt bei Hochwasser;
d) möglichst kleiner Querschnitt, aber grofse Tiefe bei Niedrigwasser.

Man wählte ein aus zwei Hälften zusammengesetztes Profil, bestehend aus einem breiten, oberen Theile zwischen gewöhnlichem Hoch- und Niedrigwasser und einem sehr viel schmäleren Theile unter Niedrigwasser. Diese Profilform gewährleistete vornehmlich eine möglichst grofse Ansammlung von Fluthwasser im oberen Theile zur Erhaltung und Vermehrung der Wassermengen und eine möglichst starke Strömung im unteren Theile zur Erhaltung und Vermehrung der Tiefen durch die selbstthätige Wirkung der Stromkraft. Zudem waren die zu beseitigenden Erdmassen viel geringer, als wenn der Correction ein einfaches und symmetrisches Profil (Trapez) zu Grunde gelegt worden wäre, ein Umstand, der auf die Baukosten von erheblichem Einflusse war.

Die Weser hatte in ihrem Fluthgebiete ganz erhebliche Hindernisse aufzuweisen, sowohl in Bezug auf

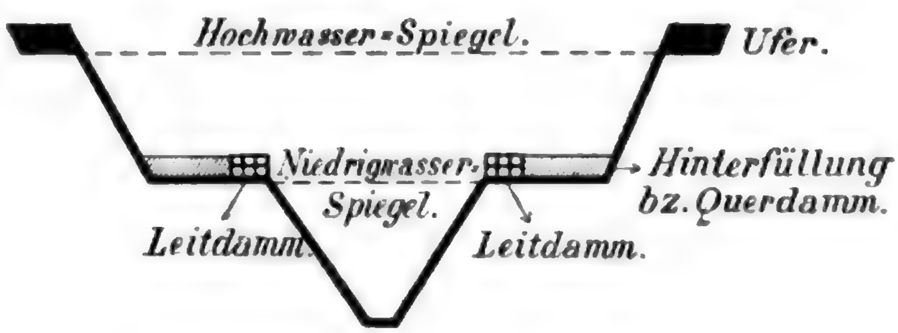
die Fluthentwickelung als hinsichtlich des Abfallens der Ebbe. Die Hindernisse bestanden vorwiegend in Krümmungen, Spaltungen (Inseln) und Untiefen (Bänken), die in ihrer schädlichen Wirkungsweise hier kurz besprochen werden mögen. Grofse Krümmungen sind für die stromaufwärts gelegenen Hafenorte dadurch von Nachtheil, dafs sie den Flufslauf unnöthig verlängern und die ohnehin nach oben hin abnehmende Wassertiefe noch verringern. Kurze und scharfe Krümmungen verzehren durch die plötzliche Richtungsänderung, die sie dem Fluthstrome geben, einen erheblichen Theil der lebendigen Kraft der letzteren; sie lassen den Fluthspiegel weniger hoch steigen und den Ebbespiegel weniger tief abfallen. Zudem verursacht jede scharfe Krümmung an ihrer concaven Seite eine mit einer Profilverengung verbundene übermäfsige Vertiefung und bei ihrem Uebergang in die gerade Strecke eine Untiefe und Ungleichförmigkeit des Flufsbetts. Den ungünstigsten Einflufs auf die Fluthentwickelung üben entschieden die Spaltungen (Inselbildungen) aus. Die Gesammtbreite eines Flusses ist an den gespaltenen Stellen erheblich gröfser als an den nicht gespaltenen, während die Tiefe in beiden Armen entsprechend geringer ist. Das Wasser, welches sich vor der Insel theilen mufs, findet sowohl bei der Fluth als auch bei der Ebbe einen viel gröfseren Widerstand als in gleich langen ungespaltenen Strecken. Die Stromkraft wird vermindert; die Sinkstoffe erhalten günstige Gelegenheit zum Ablagern. Ein besonderer Uebelstand der Stromspaltungen im Fluthgebiet ist darin zu erblicken, dafs in der Regel die Fluthwelle in den einen Arm rascher hinaufläuft als in den anderen und dafs in Folge dessen oberhalb der Insel Wassermengen des ersteren in den letzteren eindringen, wodurch naturgemäfs ein Theil der Stromkraft der Fluthwelle verloren geht. Eine ähnliche Wirkung wie die Inseln üben die im Flufsbette gelegenen Bänke und Untiefen aus; sie begünstigen die Ablagerung von Sinkstoffen und wachsen allmählich zu wirklichen Inseln heran, wenn nicht durch Correction entgegengearbeitet wird. Für die Schiffahrt sind Bänke und Untiefen, die bei jeder Fluth unter Wasser laufen, erklärlicher Weise sehr gefährlich.

Als am 19. Juli 1887 mit den Correctionsarbeiten auf dem freien Strome begonnen wurde, war die einzige gröfsere Krümmung der Weser in ihrem unteren Laufe, die sog. »Lange Bucht«, bereits beseitigt. Der Durchstich dieser einen Umweg von etwa 1000 m verursachenden Krümmung war von Bremen in den Jahren 1883 bis 1886 mit einem Kostenaufwande von rund 2 Millionen Mark bewerkstelligt worden. Die Ausführung war keinen besonderen Schwierigkeiten begegnet. Das neue, durch stehengelassene Erddämme trocken gehaltene Flufsbett konnte fast ganz durch Schöpfmaschinen und Trockenbagger (Excavatoren) ausgehoben werden. Ungleich schwieriger gestalteten sich natürlich die Arbeiten auf dem offenen Strome, wo Ebbe und Fluth, Wind und Wetter ihre Ausführung sehr erschwerten und mühsam Vollbrachtes oft wieder zerstörten. Am einfachsten war noch die Beseitigung kleiner Krümmungen, bei denen in der Hauptsache Abgrabungen an der convexen Seite genügten. Spaltungen mufsten durch Coupirung oder Schliefsung des einen ungünstiger gelegenen Armes durch Sperrdämme und Erweiterung des anderen Armes unschädlich gemacht, Bänke und Untiefen durch Baggerungen aus dem Wege geschafft werden. Baggerungen wurden auch überall da vorgenommen, wo die Profile nach Gröfse und Form nicht genügten und wo die Bodenbeschaffenheit derartig war, dafs auf eine Vertiefung der Flufssohle oder eine einheitliche und gerade Gestaltung der Stromrinne durch die Stromkraft selbst nicht gerechnet werden konnte. Wo dagegen die Boden-

verhältnisse günstiger waren und es mehr auf eine Umformung als auf eine durchgreifende Vertiefung der vorhandenen Profile ankam, konnte unter Anwendung von Leitdämmen auf eine selbstthätige Ausbildung des Strombetts gerechnet werden.

Die Correctionsarbeiten begannen mit der Coupirung der Nebenarme und Erweiterung der Hauptarme im Hochwasserprofil; es folgte sodann die Anlegung der Leitdämme und die Erweiterung der Hauptarme im Niedrigwasserprofil; schliefslich wurde zur regelmäfsigen Ausbildung des neuen Strombetts nach Breite und Tiefe geschritten. Von einer Beschreibung der Correctionsarbeiten im Einzelnen kann hier abgesehen werden, da die Art ihrer Ausführung im wesentlichen nur technisches Interesse hat.

Als Correctionswerke haben Buhnen, Parallelwerke und Leitdämme Verwendung gefunden. Buhnen, d. h. in den Flufs hineingebaute Dammkörper aus Buschwerk, sind vorwiegend nur auf der Strecke Bremen—Elsfleth angelegt worden. Sie haben das unregelmäfsige und zu breite Strombett zu einem regelmäfsigeren und schmäleren umgestaltet und somit auf die Vertiefung der Stromrinne günstig eingewirkt. Von einer weiteren Verwendung von Buhnen hat man jedoch abgesehen, weil diese Werke bei starker Strömung einen merklichen Aufstau des Wassers verursachen und hierdurch auf das Auflaufen der Fluth und das Abfallen der Ebbe schädlich einwirken. Parallelwerke, d. h. parallel zur Stromrichtung angebrachte Packwerkdämme, haben, ebenso wie Leitdämme, den Zweck, der Strömung einen bestimmten Weg anzuweisen und durch Verengung des eigentlichen Stromwegs eine Vertiefung der Fahrrinne herbeizuführen. Auf den oberen Strecken der Unterweser haben die Parallelwerke zur Bildung regelmäfsiger Ufer gedient, indem sie theils dem Ufer unmittelbar vorgebaut, theils in das Flufsbett hineingebaut und dann mit Baggermaterial hinterfüllt worden sind. Auf den unteren Strecken haben sie meist als Zwischenwerke oder Ergänzungswerke der dort bereits vorhandenen Buhnen Verwendung gefunden. Leitdämme sind hauptsächlich angelegt worden, um den Ebbestrom auf den tieferen, unter Niedrigwasser liegenden Theil des neuen Flufsbetts zu beschränken; sie trennen, wie nachstehende Profilzeichnung veranschaulicht, das Niedrigwasserprofil von dem Hochwasserprofil.



Um die Leitdämme da, wo sie nicht gehörig hinterfüllt werden konnten, vor Hinterspülungen zu schützen, mufsten sie durch Querdämme mit dem festen Ufer verbunden werden. Die Begrenzung des Niedrigwasserbetts durch Leitdämme war erforderlich, weil zu befürchten stand, dafs die nicht genügend festgelegte Stromrinne sich in dem weichen Boden hin- und herschlängeln und dadurch in kurzer Zeit neue Unregelmäfsigkeiten im Flufslaufe herbeiführen könnte. Was die Construction der Leitdämme betrifft, so ist zu bemerken, dafs für die unter Niedrigwasser liegenden Theile Senkstücke, für die höher liegenden dagegen einfaches Buschpack-

werk Verwendung fand. Gegen Vertreibung und zum äufseren Schutze diente ein Steinbelag. Unter Senkstücken sind grofse Buschwerkplatten zu verstehen, die durch Holznägel, Taue und Draht zusammengehalten und durch Steinbelastung zum Sinken gebracht werden. Die Herstellung der Senkstücke erfolgte auf sogen. Senkstückbänken, die in der Nähe des zu erbauenden Correctionswerkes durch Abgrabungen des Ufers in einer Neigung von etwa 1 : 10 angelegt wurden. Zu einem Senkstücke von 40 m Länge, 10 m Breite und 1 m Dicke waren erforderlich: 800 cbm Busch, 590 laufende Meter Pfähle, 48 laufende Meter Nagelholz, 21 kg Grundtaue, 56 kg Luntleine und 200 kg Draht; die Herstellungszeit betrug 4 bis 5 Stunden. Die fertigen Senkstücke wurden zu Wasser gelassen, mittelst Schleppdampfers an die Baustelle gebracht und dort versenkt. Letztere Arbeit erforderte grofse Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit. Zunächst kam es darauf an, die Stelle, an welcher das Senkstück in den Flufs hinabzulassen war, genau zu bestimmen. Hierbei wurde in folgender Weise verfahren: Die Mittellinie des zu erbauenden Correctionswerkes wurde durch deutlich sichtbare Landmarken kenntlich gemacht, während die Mittellinie des Senkstücks selbst durch zwei auf ihm befestigte Baken bezeichnet wurde. Das Senkstück befand sich, soweit die Längsrichtung in Frage kam, an der richtigen Stelle, wenn die Landmarken und die Senkstückbaken in einer Visirlinie lagen. Durch Baken wurde aufserdem noch die Stelle bezeichnet, an welcher das Senkstück mit der einen Kurzseite liegen mufste. Nachdem auf diese Weise der Ort der Versenkung genau bestimmt worden war, wurde das Senkstück in die Tiefe gelassen, indem es bis zu etwa einem Sechstel seines Cubikraums mit Steinen belastet wurde. Damit das zu versenkende Stück nicht noch im Augenblicke des Versenkens selbst durch die Strömung in eine verkehrte Lage gebracht werden konnte, mufste vollendete Fluth oder vollständige Ebbe, d. h. derjenige Zeitpunkt abgewartet werden, in welchem das Wasser sich staute, also stillstand. Die aus Senkstücken hergestellten Bauwerke wurden treppenförmig in der Weise angelegt, dafs die Senkstücklagen nach oben hin immer schmäler wurden.

Während der Baujahre 1887 bis 1894 sind rund 1 215 000 cbm Correctionswerke (Leitdämme, Sperrdämme u. s. w.) angelegt worden; der Materialverbrauch hierfür betrug in runden Zahlen: 1 850 000 cbm Busch, 5 930 000 laufende Meter Pfähle, 273 000 kg Draht, 114 000 Bunde Weiden, 675 000 Krampen, 192 000 laufende Meter Nagelholz, 72 300 cbm Steine, 66 300 kg Luntleine und 39 300 kg Grundtaue. Gebaggert wurden rund 28 000 000 cbm Erdreich unter Verwendung von 8 Dampfbaggern. Zur Aufnahme und Fortschaffung der Baggererde dienten 22 Dampf- und 24 Schlepprähme nebst 5 Schleppdampfern.

Die Tiefe der Fahrrinne wurde von 3 auf 5 m gebracht; ihre Zunahme vertheilt sich auf die einzelnen Baujahre, wie folgt:

Jahr	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Meter	3	3,5	4	4,3	4,6	4,8	5	5.

Mit der Erfüllung der in dem Eingangs erwähnten Reichsgesetze vom 5. April 1886 aufgestellten Bedingung, dafs es Schiffen von 5 m Tiefgang möglich sein sollte, bis nach Bremen hinaufzufahren, war der Hauptzweck der Unterweser-Correction erreicht. Selbstverständlich aber konnten die Correctionsarbeiten von diesem Zeitpunkt ab nicht eingestellt werden,

sie werden vielmehr noch heute fortgesetzt, um das Erreichte zu erhalten und zu vervollkommnen.

Erfreulicher Weise nimmt die Zahl der gröſseren Seeschiffe, d. h. solcher von 4 bis 5 m Tiefgang, die direct aus See bis zum Bremer Freihafen hinaufkommen, von Jahr zu Jahr zu; sie ist von 466 im Jahre 1894 auf 654 im Jahre 1898 gestiegen. Durch diese Thatsache ist die vor der Correction in Rheder- und Kaufmannskreisen gehegte Befürchtung, daſs das »Port of Bremen« aus den Schiffsconnossementen und Schiffslisten verschwinden könnte, beseitigt worden.

Gleich umfangreiche Correctionsarbeiten wie an der Weser in ihrem Fluthgebiete sind nur an wenigen Flüssen vorgenommen worden; nur die Fluſsläufe der Clyde und Tyne in England und der Seine in Frankreich haben ähnliche künstliche Verbesserungen erfahren. Der kleine Freistaat Bremen hat durch die Uebernahme des kostspieligen Riesenwerkes auf eigene Kosten und Gefahr ein neues glänzendes Beispiel kühnen Wagemuths und weiten kaufmännischen Blickes gegeben. Dem Ober-Baudirector Franzius hat die Ausarbeitung des Correctionsplans und die Ausführung der Arbeiten im In- und Ausland ehrende Anerkennung gebracht.

19. Telegraphenanlagen in Britisch Afrika.

Im Zusammenhange mit der Eisenbahn, die Mombassa in Englisch Ostafrika mit dem Viktoriasee verbinden soll und von der bis jetzt eine Strecke von 362 engl. Meilen fertig gestellt ist, sind Telegraphenanlagen gebaut worden, welche das Interesse weiterer Kreise erwecken. Nach der »Electrical Review« bestehen die längs der Eisenbahn benutzten Telegraphenstangen, die einen gegenseitigen Abstand von 100 Yards (91 m) haben, aus einem guſseisernen, 7 Fuſs (2,13 m) hohen Sockel im Gewichte von 195 engl. Pfund (rd. 88 kg) und einer hohlen, 11 Fuſs (rd. 4,9 m) langen, sich nach oben verjüngenden Röhre aus galvanisirtem Schmiedeeisen, mit angeschweiſstem Fuſse, welche am unteren Ende 4 Zoll (rd. 10 cm) Durchmesser sowie eine Wandstärke von mindestens $^{3}/_{16}$ Zoll (rd. 0,48 cm) besitzt und durch eine Schraube im Sockel befestigt ist. Die Porzellanisolatoren werden von guſseisernen, ebenfalls galvanisirten Trägern aufgenommen. Als Leitungsdraht dient solcher aus galvanisirtem Eisen; er wiegt 600 Pfund (272 kg) für die engl. Meile (rd. 1609 m), der Durchmesser beträgt hiernach etwa 4,8 mm. Sein Widerstand soll nicht mehr als 9 Ohm für die engl. Meile (5,6 Ohm für 1 km) bei 60° F. (15,5° C.) betragen.

Bis jetzt sind zwei Leitungen gezogen; im Ganzen können die Stangen vier Leitungen aufnehmen. Die eine Leitung ist ausschlieſslich für den Austausch der Zugmeldungen und für den örtlichen Telegrammverkehr bestimmt. Sie enthält die folgenden, sämmtlich dem Publikum zur Benutzung offen stehenden Anstalten:

Kilindi	0	Meilen,
Makupa	2	-
Changamwe	4	-
Mazeras	14	-
Mariakani	23	-
Maji Chumwi	33	-
Samburu	41	-
Mackinnon Road	59	-
Maungo	83	-
Voi	100	-
Ndi	109	-
Tsavo	131	-

Kinani	146	Meilen,
Mtoto Andei	162	-
Darajani	173	-
Masongoleni	182	-
Kibwezi	193	-
Makindu	207	-
Simba	227	-
Sultan Hamud	246	-
Kimaa	255	-
Kin	265	-
Machakos Road	274	-
Kapite Plains	286	-
Stony Athi	297	-
Lucania	309	-
Nyrobi	326	-
Kikuyu	327	-
Ruaraki	345	-
Lumoru	350	-
Lari	357	-
Escarpment	362	- .

Die Telegraphenanstalt in Kilindi steht in Verbindung mit dem Postamt in Mombassa und mit der Telegraphenanstalt der Eastern Telegraph Company in Kilindi; mit der letzteren wird von allen Anstalten bis Nyrobi durchgearbeitet.

Die zweite Leitung schafft in drei Stromkreisen für die hauptsächlicheren der aufgeführten Anstalten besondere Verbindungen. Die dritte Leitung soll dem unmittelbaren Verkehre zwischen Nyrobi und Kilindi dienen.

Die für den Bau der Linie verwendeten Materialien haben eine so bedeutende Festigkeit und sind von solcher Beschaffenheit, dafs sie nach menschlicher Voraussicht allen in jener tropischen Gegend auftretenden Einflüssen sicher zu widerstehen vermögen. Im Besonderen ist die Festigkeit des Leitungsdrahts wiederholt erprobt worden, wenn Giraffen, die ziemlich zahlreich vorkommen, sich beim Ueberschreiten der Bahn in den Drähten verwickelt hatten: ihre Anstrengungen, sich von den Drähten wieder frei zu machen, hatten meistens lediglich zur Folge, dafs die Leitungen von den Isolatoren herabgerissen wurden; die Leitungen selbst blieben fast unversehrt. Die eisernen Stangen sind nicht nur gegen Verrosten wirksam geschützt, sondern stehen auch so fest im Erdboden, dafs sie von den wilden Thieren, von denen besonders das Rhinoceros sich gern an den Stangen reibt, nicht umgeworfen werden.

So lange der Telegraph nur bis Meile 100 vorgeschoben war, wurden zum Betrieb ausschliefslich Fernsprecher unter Benutzung der Erde als Rückleitung in derselben Weise verwendet, wie es in den deutschen Sp-Leitungen geschieht. Interessant ist die Thatsache, dafs in der von Südost nach Nordwest verlaufenden Linie am Morgen bis gegen Mittag die Verständigung tadellos war, dafs aber dann Erdströme auftraten, deren Stärke bis zum Abend allmählich zunahm und welche die Verständigung sehr erschwerten, manchmal auch ganz unmöglich machten.

Jetzt werden ausschliefslich Klopfer in Verbindung mit Siemens'schen polarisirten Relais benutzt. Die Batterien bestehen aus Leclanché-Elementen.

Die Gebühr für die zwischen den genannten Anstalten gewechselten Telegramme beträgt 1 Rupie (1 sh. 4 d.) für 8 Wörter; Adresse und Unterschrift werden frei befördert.

Wiederholt machten es die politischen und sonstigen Verhältnisse wünschenswerth, den Telegraphen über den jeweiligen Endpunkt der Bahn hinaus vorzuschieben. Doch stellte sich dies, wenigstens bei Benutzung der oben beschriebenen Materialien, als unmöglich heraus, weil die letzteren in der wilden Gegend mit ihren dichten Dschungeln, wasserlosen Wüsteneien und ihrem ungesunden Klima aus Mangel einer genügenden Zahl von Trägern nicht über den Endpunkt der Bahn hinaus befördert werden konnten. Als aber der Aufstand in Uganda gegen Ende des Jahres 1897 ausbrach, wurde die Verlängerung der Telegraphenlinien von Meile 103 ab, bis wohin die Bahn vorgeschritten war, so dringend, dafs man versuchte, eine telegraphische Verbindung ohne Verwendung von Stangen und Isolations-

vorrichtungen zu schaffen, indem man dabei auf das überaus trockene Klima rechnete. Zu diesem Zwecke wurde der Draht durch Träger und theilweise auch in Ochsenkarren vorwärts geschafft, dann längs des Karawanenwegs ausgerollt und mittelst Gabeln in die Wipfel der Bäume und Gebüsche gelegt, welche die fast undurchdringliche Dschungel zwischen Tsavo (Meile 131) und Kibwezi (Meile 193) bilden. Alle Anstrengungen, weiter vorzudringen, erwiesen sich als vergeblich. Die Verständigung in der solchermafsen hergestellten Leitung von 62 Meilen Länge durch Fernsprecher war völlig genügend; nur am frühen Morgen, nachdem es stark gethaut hatte, oder nach heftigen Regengüssen setzte die Verständigung mitunter auf einige Stunden aus. Auch in mechanischer Beziehung kamen verhältnifsmäfsig wenige Störungen vor. Giraffen schleppten zwar beim Kreuzen der Karawanenstrafse den Draht von den Bäumen der einen Seite nach denen der anderen oder warfen ihn auf den Weg und auch andere Thiere verwickelten sich an Stellen mit niedrigem Durchhang in die Leitung, aber nur selten vermochten sie, den Draht zu zerreifsen. Einmal fand eine zur Prüfung der Leitung ausgesandte Colonne ein Rhinoceros, welches die gröfsten Anstrengungen machte, sein in die Leitung verwickeltes Horn frei zu machen.

Im Jahre 1898 sollte der damals bis Meile 160 vorgeschobene Endpunkt der Bahn mit Nyrobi in ähnlicher Weise verbunden werden. Die Ebenen um Athi herum sind aber völlig baumlos. Man stellte daher zur Unterstützung des Drahtes Dreifüfse aus Bambusstäben auf, deren Ecken durch starke Prellpfähle geschützt wurden und die eine solche Höhe hatten, dafs die gröfsten Thiere noch unter den tiefsten Punkten der Leitung, ohne sie zu berühren, hinweggehen konnten. Als aber nach der Regenzeit sich die Fluren mit üppigem Graswuchse bedeckten, wurde Wild aller Art in grofsen Schaaren angezogen. Dieses warf die Dreifüfse, welche trotz der Prellpfähle eine zu geringe Widerstandsfähigkeit besafsen, um. Man versuchte daher, den Draht einfach auf die Erde zu legen, und Dank der sehr trockenen Witterung gelang es, in der Leitung auf 110 Meilen Länge einen befriedigenden Betrieb zu erzielen, obwohl 30 Meilen davon auf der blofsen Erde lagen, während der übrige Theil von Baum- und Buschwipfeln getragen wurde.

Für eine andere fliegende Verbindung wurde angeblich mit gutem Erfolge hartgezogener Kupferdraht verwendet. Doch mufs bezweifelt werden, ob er in mechanischer Hinsicht auf die Dauer genügt. Um auf einigen Strecken, auf denen aus den Dschungeln ausreichend lange und dicke Stangen gewonnen werden konnten, wenigstens eine geringe Isolirung der Leitung zu erzielen, wurde der Draht an der Stelle, an der er gegen die Stange zu liegen kam, mit einem Wulste von getheertem Garn versehen und mit den freien Enden des letzteren an der Stange befestigt. Nähere Angaben darüber, ob die Leitung nicht häufig durch Giraffen und andere Thiere von den Stangen gerissen wurde, fehlen.

In ähnlicher Weise soll in nächster Zeit die Hauptstadt von Uganda, Kampala, durch eine 350 Meilen lange Leitung telegraphischen Anschlufs erhalten.

Auch bei den in solche vorübergehende Verbindungen eingeschalteten Anstalten wird 1 Rupie für das Telegramm von 8 Wörtern erhoben.

Diebstahl von Materialien der Telegraphenlinien sind wider Erwarten selten vorgekommen und dann waren die Thäter nicht Eingeborene — diese haben im Allgemeinen eine gewisse ehrfürchtige Scheu vor den Werken des weifsen Mannes —, sondern Mitglieder vorüberziehender Karawanen. Die energischen Mafsregeln der englischen Regierung haben indefs bewirkt, dafs die Linien jetzt vor Materialentwendungen gesichert sind.

20. Das Privat-Botenwesen in Hessen-Cassel und seine Bekämpfung.

Ein Beitrag zur Geschichte der hessischen Landespost.

Von Herrn Ober-Postdirectionssekretär Ohlhorst in Cassel.

Das Vorgehen der Reichs-Postverwaltung gegen die Privat-Briefbeförderungs-Anstalten lenkt den Blick zurück auf ähnliche Erscheinungen früherer Zeiten. Auch hier legen mannigfache Verordnungen und Edicte, sowohl der deutschen Kaiser als einzelner deutscher Landesfürsten, welche sich der Unterhaltung eines eigenen geordneten Postwesens rühmen konnten, Zeugnifs ab von dem Bestreben der Kaiserlichen Post und der besser entwickelten Landesposten, dem niemals gänzlich beseitigten und stets von neuem um sich greifenden Uebel des Privatbotenwesens nachdrücklich entgegenzutreten.

Vorzügliche Posteinrichtungen besafsen schon seit der Mitte des 16. Jahrhunderts die Landgrafen von Hessen-Cassel, welche der Ausbildung eines eigenen Postwesens besondere Sorgfalt zuwendeten und in Folge dessen einen erfolgreichen Wettbewerb selbst mit den »Kaiserlichen« Posten der Fürsten von Taxis aufnehmen konnten, deren Postregal übrigens von Hessen nie anerkannt, sondern ungeachtet Kaiserlicher Machtsprüche, zuweilen sogar in rücksichtsloser Weise, bekämpft worden ist. Eine im Jahre 1658 zu Hildesheim zwischen Hessen, Brandenburg, Braunschweig und Schweden geschlossene Uebereinkunft sicherte jeder dieser Mächte die Unterstützung der anderen bei ihren postalischen Selbständigkeitsbestrebungen.

Die hessischen Reit- und Fahrposten dienten, wie dies bei den staatlichen Posten im Anfange meist der Fall war, zunächst nur zur Beförderung der herrschaftlichen und Verwaltungssachen und wurden somit als eine fiskalische Einnahmequelle vorerst nicht betrachtet. Die Vermittelung des Privatverkehrs lag in den Händen von Personen, die von Städten, Gemeinden und sonstigen Körperschaften gegen bestimmte Vergütung unterhalten wurden oder die Personen- und Sachenbeförderung gewerbsmäfsig betrieben. Dieses Fuhr- und Botenhandwerk unterlag in Hessen nur insofern der Regierungsgewalt, als die den Unternehmern zu zahlenden Beförderungsgebühren, ebenso wie bei anderen Gewerben und Handwerken, durch besondere Tax-Ordnungen festgelegt wurden. Die Vergütungssätze waren in den verschiedenen Jahren nicht immer gleich, sie richteten sich im Allgemeinen nach den Theuerungs- und Erwerbsverhältnissen.

Nach einer alten Tax-Ordnung des Landgrafen Ludwig III. vom 24. März 1571 war den Boten zu bezahlen »von einer jeder Meihl einen batzen.« Ausführlichere Bestimmungen über den Meistbetrag des den Boten u. s. w. zu zahlenden Lohnes enthält eine unter der Regierung des Landgrafen Moritz I. (1592 bis 1627) erlassene Tax-Ordnung vom 30. Juni 1622. Hiernach war an Fuhrlohn für die Personenbeförderung zu vergüten für eine Fahrt mit 2 Pferden ½ Gulden, mit 3 oder 4 Pferden 1 Gulden neben der Kost und dem Futter für den Tag. Den Boten, welche für Einwohner der Stadt und des Amtes Cassel Briefe bestellten oder sonstige Sachen verrichteten, sollten für die Meile 2 Alb.*) und wenn sie Packete zu befördern hatten, 3 Alb. gezahlt werden. Für ein durch Warten auf Antwort begründetes Stillager, dessen Nothwendigkeit durch eine Bescheinigung dargethan werden mufste, waren 3 Alb.

*) **Anmerkung:** 1 hessischer Albus, auch Weifspfennig genannt = 12 Heller; 22 Alb. = 1 hessen-casselscher Gulden.

6 Heller zu vergüten. Bei einer Entsendung nach aufserhalb des Fürstenthums gelegenen Orten waren für die Meile 3 Alb. zu zahlen. Diese Sätze, welche in späteren Tax-Ordnungen mancherlei Schwankungen erfuhren, erreichten im Jahre 1653 die ansehnliche Höhe von 5 Alb. für die innerhalb des Fürstenthums zurückgelegte Meile.

Dafs die Landgrafen noch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht beanspruchten, den ganzen Postbetrieb im Fürstenthume zum fürstlichen Regale zu erheben, erhellt nicht nur aus obigen Tax-Ordnungen, sondern auch aus einer Kanzlei-Ordnung vom Jahre 1656, die unter Tit. III davon handelt, wie die von den Posten und den Boten eingehenden Briefe weiter zu behandeln seien. Ein Umschwung in dieser Anschauung trat erst nach Abschlufs der eingangs erwähnten Hildesheimer Uebereinkunft ein. Die Landgräfin Hedwig Sophia, die kraftvolle, in vielen Beziehungen ihrem Bruder ähnliche Schwester des Grofsen Kurfürsten von Brandenburg, die als Vormünderin ihres minderjährigen Sohnes, des späteren Landgrafen Carl, von 1663 bis 1677 die Regentschaft führte, verfügte aus Anlafs von Klagen des damaligen Postmeisters Bödicker in Cassel in einem Rescripte vom 22. September 1674, dafs Unbefugte »sich der livrée weniger nicht alfs des Posthorns bey ihrem fahren, wie gleichfallfs des gebrauchs der fuhren auf die tage, da sein — des Postmeisters — Postfuhren gehen, so dann der Abspannung der reysenden Leuthe bey straff gäntzlich enthalten müssen. Im übrigen wird beklagten Ihr fuhrwerck auf zulässige weifs und wann der Postmeister die reysende leuthe uff anmelden nicht zu accomodiren vermag, billich alsdann verstattet u. s. w.« Während man hier bereits in gewisser Beziehung von einer Verstaatlichung der Personenbeförderung durch die Post reden kann, blieb es in Bezug auf den Brief- und Packetbeförderungsverkehr vorläufig noch beim Alten. In dieser Hinsicht, wie überhaupt im hessischen Postwesen, traten durchgreifende Aenderungen erst unter der Regierung des Landgrafen Carl (1670 bis 1730), des Sohnes der Landgräfin Hedwig Sophia, ein. Dieser sorgte zunächst durch verschiedene in den Jahren von 1702 bis 1721 ergangene Verordnungen für eine gründliche Verbesserung der Verkehrswege, besonders der Poststrafsen, die nach Klagen des Ober-Postamts in Cassel den Anforderungen nicht mehr genügten. Durch die Verdoppelung der Zahl der bisher unterhaltenen Posten wurden sodann vorzügliche Versendungsgelegenheiten geschaffen. Nach dem Erlafs einer festen Posttaxe (1718) wurde auch der innere Dienst durch eine Verordnung vom 16. September 1719 neu geregelt. Nachdem endlich durch ein allgemeines »Post-Reglement« vom 5. August 1724 dem Postwesen eine feste Grundlage gegeben war, begannen auch die ersten ernstlichen Versuche, das ausgedehnte Privatbotenwesen im Lande einzuschränken und den ganzen Briefversendungsverkehr ausschliefslich in die Hände der fürstlichen Landespost zu legen.

Dafs auch die Postbeamten selbst keinen Anstofs daran nahmen, unter Schädigung der Posteinkünfte eigennützig zu handeln, beweist die Aufnahme einer Bestimmung in den § 15 des oben bezeichneten Reglements, wonach ein Postmeister oder anderer Postbediensteter, der seines privaten Nutzens halber fremden benachbarten Postämtern Packete oder Briefe zuführte, die von den Landesposten hätten bestellt werden können, »welcher Kurse halber auch mit auswärtigen Postämtern combinations und recesse getroffen worden«, seines Amtes entsetzt und aufserdem mit schwerer Strafe belegt werden sollte. Postillone, welche Briefe sowohl beim Hin- als Zurückfahren heimlich mitnahmen, sollten mit Gefängnifs bestraft werden.

Die Privatbriefbeförderung erfolgte im Lande auf zweierlei Weise: neben

der grofsen Zahl von Personen, die daraus ein Gewerbe machten oder sie neben ihren sonstigen Geschäften verrichteten, wurden mit Vorwissen der Regierung von den Städten, Aemtern und anderen Körperschaften besondere Boten zur Besorgung des Briefverkehrs gegen eine feste Vergütung unterhalten. Es sind dies die Amts-, Kanzlei- und Gerichtsboten, ferner solche Personen, die von Bergämtern, Salz- und Hüttenwerken, Gutsverwaltungen und kleineren abgelegenen Orten ohne regelmäfsige Postverbindung zur Ueberbringung und Abholung von Briefen und Packeten nach und von den nächsten Postorten benutzt wurden und im Laufe der Jahre nicht nur eine gewisse Regelmäfsigkeit in den Abgangs- und Ankunftszeiten angenommen, sondern auch ihre ursprünglichen Ziele und Befugnisse erheblich überschritten hatten. Gegen die zuerst erwähnten Boten, welche die Brief- und Packetbeförderung gewerbsmäfsig gegen Stücklohn betrieben, richtete sich ein fürstliches Ausschreiben vom 28. März 1725, worin diese Art von Botengängen grundsätzlich verboten wurde. In Bezug auf die zuletzt bezeichneten Amtsboten u. s. w. wurde in einem vom gleichen Tage datirten fürstlichen Postscriptum bestimmt, dafs solche Boten künftig nur da unterhalten werden durften, wo sie durchaus erforderlich waren, d. h. an solchen Orten, die ausnahmsweise von den Posten oder Postboten nicht berührt wurden. Die bisher zu der Unterhaltung der abzuschaffenden Boten erforderlich gewesenen Gelder sollten zur besseren Unterhaltung der Posten verwendet und auf Vorstellung des Ober-Postamts an dieses gezahlt werden. Als Gegenleistung sollte die Landespost die Briefe und Packete in fürstlichen-, Amts- und Stadtsachen portofrei befördern, »damit denen Städten und Aemtern dadurch, dafs sie mittelst der Amts-Botten-Gelder unser reitende Post unterhalten helffen, kein besonder onus zuwachse«.

Einen nachhaltigen Erfolg hat dieses Ausschreiben jedoch nicht gehabt, denn, ungeachtet der stetig fortschreitenden Vervollkommnung des Postbeförderungsdienstes und der Postverbindungen, gewann das Privatbotenwesen nach und nach wieder an Ausdehnung, so dafs Landgraf Wilhelm VIII. sich gezwungen sah, im Jahre 1753 eine neue Verordnung zu erlassen, deren Wortlaut hier folgt:

»Von Gottes Gnaden Wir Wilhelm, Landgraf zu Hessen, Fürst zu Herfsfeld, Graff zu Catzenelnbogen, Dietz, Ziegenhain / Nidda / Schaumburg und Hanau pp. pp. Fügen allen und jeden Unsern Unterthanen Unserer Fürstenthumen / Graff- und Herrschafften / nebst Entbietung Unserer Gnade zu wissen: Nachdem Uns von Unserem hiesigen Ober-Postamte die unterthänigste wiederholte Anzeige und Vorstellung geschehen / was massen der von Unsers Höchstseeligen Herrn Vattern Gnaden / bereits in Anno 1725. den 28 Martii ins Land erlassenen Verordnung ohnerachtet / Unserm Postwesen durch die in verschiedenen Städten und Aemtern angeordnete / auch andere privat-Botten / nach wie vor nicht geringer Abbruch und Eintrag geschehe / indem dieselbe sich des Brieff-sammlens und Bestellens nicht nur ohne Unterschied anmaasen / sondern auch dergleichen sogar von frembden Posten heimlich zu bestellen sich unterfangen / obgleich Unsere ordinaire Posten / von und nach solchen Orten / mehrentheils wochentlich etlichemahl nunmehr eingerichtet seyn; Sothanes in vorigen Zeiten / und ehe die Posten auf den jetzigen Fufs mit grofsen Kosten eingerichtet worden / zu Unterhaltung der Correspondentz verstattete privat-Bottenwesen aber weiter unnöthig / und blofs zu Abbruch Unsers Post-Regalis abzwecket / mithin ferner nicht zu gestatten stehet; So haben Wir Uns auch bewogen gefunden / gedachte in Anno 1725. bereits ins Land ergangene Verordnung wiederholend so wohl zu erneuern / als auch ernstlich zu verordnen / dafs überhaupt

ermeltes Bottenschicken / in so fern es die Bestellung derer Briefe an solche Orte betrifft / wohin dieselbe mit denen ordinairen Posten können versandt werden / in Zukunft / auser in sonderbar eilfertigen oder sonstigen auserordentlichen Vorfallenheiten / gäntzlich abgestellt / an statt dessen hingegen alle abgehend- und einlauffende Brieffe mit denen ordinairen Posten fortgeschickt / und zwar soviel die particulier- oder privat-Brieffe und Paquete angehet / ausgenommen von denen durch Unsere Gnädigste special-Bewilligung desfalls befreyeten Persohnen / ohne Unterschied gegen Entrichtung des Taxmäsigen Porto / die in Amts-Sachen an Uns und Unsere nachgesetzte Collegia von denen Beamten / oder von Uns und diesen Corporibus an die Beamte oder andere Unsere Bediente ergehende / Unsere Fürstliche Geschäffte concernirende Schreiben aber frey angenommen und abgegeben werden sollen.

Wir befehlen demnach allen und jeden Unsern Unterthanen in Unsern Fürstenthumen und Landen / wes Standes und Würden dieselbe auch seyn mögen / so dann Unsern nachgesetzten Regierungen und übrigen Corporibus ins besondere hierdurch ernstlich und Gnädigst / über vorstehendem allen steif und vest zu halten / mithin / dass die Colligirung und Bestellung derer Brieffe an den Orten / wo solches durch die angelegte ordentliche Post geschehen kan / künftighin / durch keine gehende privat-Botten oder Botten-Weiber / fernerhin geschehe / mit allem Ernst und Nachdruck / bey Vermeidung Unsrer schweren Ungnade und der nachdrücklichsten Geld- auch nach Ermessen zu gewärtigenden härteren Bestraffung / von jeden Orts Obrigkeit die Pflichtmäsige Sorge zu tragen.

Damit auch unter dem Nahmen Herrschafftlicher Sachen / keine andere privat-Angelegenheiten betreffende Berichte / Brieffe / Supplicationes, oder dergleichen an Uns oder Unsere Corpora und Bedienten frey unterlauffen; So sollen diejenigen Speditiones, so eigentlich Unser Hohes Interesse oder auch Stadt- und Amts-Sachen betreffen und nach wie vor frey gehen müssen / mit dem Gerichts- Stadt- oder Amts-Siegel jeden Orts bedruckt / abgegeben und damit dieselbe / nach Maas obangezogener Verordnung von Anno 1725./ von dem Posthalter mit einem darzu zu verfertigenden absonderlichen Stempel marquirt werden können / demselben jedesmahlen solche Freybrieffe und Paquete angezeigt / sonsten aber die von Unsern Bedienten privatim in Unsern Angelegenheiten abzulassende Schreiben zwar auch / auf ihre Pflichtmäsige Anzeige / frey angenommen / bey dessen erfindlicher Unrichtigkeit aber / ingleichen / da denen Herrschafftlichen Paquets aus denen Aemtern und Orten des Landes / oder an dieselbe / privat-Brieffe mit eingelegt würden / derjenige / so dergleichen privat-Brieffe / unter dem Nahmen als Herrschafftlich / sich frey durchzubringen sich unterstehet / mit der / einer solchen Postdefraudation gemäsen / nachdrücklichsten fiscalischen Straffe ohnnachsichtlich angesehen werden.

Wornach sich also ein jeder zu achten / und vor der unausbleiblichen Ahndung zu hüten hat. Urkundlich Unsrer eigenhändigen Unterschrifft und beygedrucktem Fürstl. Secret-Insiegels«

Cassel den 5. Tag Martii 1753.
gez. Wilhelm

L. S.

vt. Borcke.

Die bald darauf folgenden schweren Zeiten des siebenjährigen Krieges, die auch das mit noch anderen mitteldeutschen Staaten dem Könige von Preufsen verbündete Hessen nicht verschonten, waren der Entwickelung des Postwesens sehr hinderlich. Der fast ganz darniederliegende Handel und Verkehr zog auch den Postverkehr in Mitleidenschaft, so dafs in den letzten Kriegsjahren die Ausgaben

für die Post die Einnahmen erheblich überschritten, im Jahre 1761 beispielsweise um mehr als 18 000 Thaler. Zu diesen ungünstigen Verhältnissen hat neben dem geringen Geschäftsverkehre vermuthlich auch der Umstand nicht wenig beigetragen, dafs das Fürstliche Edict gegen das Botenwesen sehr wenig Beachtung gefunden hatte und allmählich in Vergessenheit gerathen war. Im Verlaufe des Krieges hatte sich noch eine neue Art des Privatbotenwesens ausgebildet, das Armeebotenwesen, das in Ermangelung einer hessischen Feldpost zunächst dem Verkehre der Landeseinwohner mit den im Felde stehenden und nach Beendigung des Krieges zum Theil noch in fremden Garnisonen liegenden Truppen diente. Aber auch nach der Rückkehr der Truppen in die alten Standorte waren diese Armeeboten keineswegs gewillt, die unter schwierigen Verhältnissen aufgenommene Beschäftigung, die für sie zum Broterwerbe geworden war, ohne weiteres aufzugeben, und sie fanden hierin Unterstützung durch die Soldaten, namentlich die Mannschaften und Offiziere entlegener Garnisonen, für die sie neben der Besorgung des Briefverkehrs die bequemen und unentbehrlichen Vermitteler zum Bezuge der verschiedensten Lebensbedürfnisse geworden waren, welche jene sich an ihrem Standorte nicht verschaffen konnten oder mochten.

Nach Beendigung des Krieges war es eine Hauptsorge des Landgrafen Friedrich II., die vernachlässigten und heruntergekommenen Verkehrsverhältnisse des Landes und namentlich das Postwesen nach Möglichkeit zu heben. Um jedoch die gänzlich erschöpften Staatskassen durch die zunächst unbedingt erforderlichen Ausgaben nicht zu belasten, entschlofs er sich, das ganze hessische Postwesen an den Kriegsrath Johann Jacob Uckermann gegen die jährliche Summe von 11 000 Thalern zu verpachten. Gleichzeitig liefs er aber auch das in Vergessenheit gerathene obenbezeichnete Edict seines Vaters in Erinnerung bringen, da »der geschehenen Anzeige zufolge in denen mehrsten Land-Städten das Privat-Botten-Wesen, durch Manns- und Weibs-Personen, sich bey denen zeitherigen Kriegs-Läufften, zum Abbruch und Schaden des Herrschaftl. Post-Regalis, wieder eingeschlichen, Ihro Hoch-Fürstl. Durchlaucht pp. aber solches schädliche Botten-Wesen durchaus abgestellet wissen wollen u. s. w.« Dies geschah durch das Allgemeine Regierungs-Ausschreiben vom 30. November 1763.

Vom Jahre 1770 ab gab Uckermann die Verwaltung der hessischen Posten wieder ab, deren Einkünfte vom 1. Januar ab von neuem in die Staatskasse flossen. Die Regierung hatte somit besonderen Grund, dem unerlaubten Botengehen entgegenzuwirken. Wenn die bisherigen Erlasse und Mafsnahmen zu dem erwünschten Ergebnisse nicht geführt hatten, so lag dies zum grofsen Theil zweifellos daran, dafs überhaupt noch zu viele Ausnahmen mit Genehmigung des Landesfürsten bestanden und dafs diese geduldeten Privatboten ihre Befugnisse allmählich erheblich überschritten. Während man ferner im Königreiche Preufsen den Eifer und die Wachsamkeit der Behörden und des Publikums klüglich dadurch anzuregen verstand, dafs Jeder, der eine Portodefraudation zur Anzeige brachte, den vierten Theil der darauf stehenden Geldstrafe ausgezahlt erhielt, wurden in Hessen derartige Belohnungen nicht zugesichert und gewährt. So waren schliefslich regelmäfsige Verbindungen durch Privatboten von Cassel nach Eschwege, den Städten an der Werra, Spangenberg, Schmalkalden, Treysa, Ziegenhain, Homberg u. s. w. entstanden. Dafs diese Botenverbindungen eifrig benutzt wurden, erhellt aus einem dem Landgrafen vom Ober-Postamt in Cassel erstatteten Berichte, wonach sich jene Botengänger zur Beförderung der Postsachen selbst der Schiebkarren bedienten oder wohl gar, wie es vorgekommen sei, »Karren

und Pferd hielten und auf solche Art und Weise mit ganzen Ladungen nach Holland und der Gegenden hin und her gefahren«. Dafs solches offenkundige unerlaubte Botenwesen, ungeachtet der erlassenen Edicte und Verordnungen, nicht unterdrückt werden konnte, glaubte man darauf zurückführen zu müssen, »dafs von denen Beamten selbst, vermuthlich aus dem Grunde, dafs sie sich dergleichen Botten-Leuten zu ihren eigenen Bestellungen zu bedienen pflegten, nicht wenig darunter conniviret seyn«. Da gleichzeitig ein neuer Erlafs gegen das Botenwesen beabsichtigt war, so wurden zur Erreichung des erstrebten Zieles mehrere neue Mafsnahmen vorgeschlagen. In erster Linie enthielten diese Vorschläge im Gegensatze zu den früheren Verordnungen, die für Uebertretungen nur allgemein »Strafe der Ordnung« kannten, ganz bestimmte, »ohnnachsichtlich zu exequirende nachdrückliche Strafen, welche anderen genugsam zur Abschreckung gereichen« und deren Verhängung gegen die Botenläufer um so mehr angebracht sei, als diese meist gesunden und starken Menschen wohl in der Lage wären, ihren Broterwerb in erlaubter Weise durch ihrer Hände Arbeit zu suchen und dem Gemeinwohle nützlichere Dienste zu leisten. Sodann sollte die Strafe nicht nur den Beförderer (Boten), sondern auch diejenigen Landeseinwohner treffen, welche sich der verbotenen Beförderungsweise als Absender bedienten und die zu solchem Verhalten mit Rücksicht auf die »wohl eingerichteten Fürstl. Posten und das darbey geordnete moderate porto« durchaus keine Veranlassung hätten. Die eingehend begründeten Vorschläge fanden Billigung. Da aber die Regierung gleichzeitig zur Sprache brachte, dafs in den bisher verhandelten Defraudationsfällen die Betheiligten häufig die *restitutio in integrum* nachgesucht hätten, weil die Briefe und Packete zu spät, manchmal erst nach 24 Stunden und später abgetragen seien, so wurde in ein am 26. Januar 1773 erlassenes, in 8 Paragraphen zerlegtes Regierungsausschreiben gegen das verbotene Botengehen zugleich auch die Verpflichtung der Postanstalten zur ungesäumten Bestellung und Absendung der Postsachen aufgenommen. Den Beamten wurde bei Strafe der Dienstentlassung befohlen, auf die Beobachtung dieses Ausschreibens mit allem Fleifse zu achten.

Bezeichnend für die Eifersucht zwischen der Reichspost und den Landesposten ist die Anfrage der Regierung beim Landesfürsten, ob dieses Ausschreiben auch an die zum gröfsten Theil mit Kaiserlichen Postämtern versehene Niedergrafschaft Catzenelnbogen und an solche Orte des Fürstenthums abgesandt werden sollte, wo sich Kaiserliche Postämter befanden, da es doch »bedenklich erschiene, durch diese Verordnung denen Kaiserlichen Postintraden einen Vortheil zuzuwenden«.

Die nächsten Jahre scheinen einen besonderen Anlafs zum erneuten Einschreiten gegen das Privatbotenwesen nicht gegeben zu haben. Diesen Anlafs bot jedoch ein Schreiben des Richters der Haupt- und Residenzstadt Münster aus November 1780 an den Magistrat in Cassel. Hiernach war in Münster ein unbekannter Mann auf der Strafse krank angetroffen worden und kurz darauf, ohne das Bewufstsein zurückerlangt zu haben, gestorben. Bei dem Manne war eine grofse Menge nach der Landgrafschaft Hessen gerichteter Briefe vorgefunden worden. Die weiteren Feststellungen ergaben, dafs der Verstorbene ein aus Holland zurückkehrender Einwohner von Felsberg war, der sich mit der verbotenen privaten Vermittelung des Briefverkehrs der sogenannten »Hollandsgänger« aus Hessen befafst hatte. Dieser Vorfall gab Veranlassung, zu Vorschlägen wegen Verschärfung der bisherigen Bestimmungen aufzufordern. Die Vorschläge liefen auf eine weitere Verschärfung der Strafen und deren wirkliche Vollziehung in Uebertretungsfällen hinaus. Ferner

wurde beantragt, die neue Botenordnung in der wirksameren Form eines Höchst-Landesherrlichen Edicts im ganzen Lande unter Glockenschlag veröffentlichen zu lassen und aufserdem wegen »Untersuchung sämmtlicher Botenleute beyderley Geschlechts durch die Thor-Wachen und Examinatores« besondere Verfügung zu erlassen. Ein weiterer Antrag, der auf die Auffassung über das Briefgeheimnifs ein bezeichnendes Licht wirft, ging dahin, die Briefe, welche bei den auf frischer That abgefafsten nach Holland und England reisenden Privatboten vorgefunden würden, beim Ober-Postamt in Cassel öffnen zu lassen, um so u. U. etwaigen Verführungen junger Leute aus Hessen zur Auswanderung auf die Spur zu kommen, da die Auswanderung ohne Genehmigung des Landgrafen nicht gestattet war und streng verfolgt wurde.

Das Ergebnifs der Verhandlungen war das nachstehend mitgetheilte Fürstliche Edict vom 16. März 1781, das als die letzte allgemeine hessische Botenordnung anzusehen ist:

»Von Gottes Gnaden Wir Friedrich, Landgraf zu Hessen, Fürst zu Hersfeld, Graf zu Catzenelnbogen, Dietz, Ziegenhayn, Nidda, Schaumburg und Hanau pp. pp., Ritter des Königl. Grofs-Brittannischen Ordens vom blauen Hosenbande, wie auch des Königl. Preufsischen Ordens vom schwarzen Adler pp. pp.

Fügen allen und jeden Unseren Unterthanen Unserer Fürstenthümer und zugehörigen Graf- und Herrschaften, nebst Entbietung Unsrer Gnade, hiermit zu wissen: Nachdem Wir in höchstmifsfällige Erfahrung gezogen, dafs das durch verschiedene vorhinnige Verordnungen, besonders das *sub dato* den 5ten Martii 1753 ergangene und nachgehends im Jahre 1763 durch ein allgemeines Regierungs-Ausschreiben erneuerte Landes-Edict, auch die zuletzt noch mittelst eines anderweiten dergleichen Ausschreibens unterm 26ten Januar 1773 geschärft erlassene Anordnung, so wiederholt und sehr verbotene, Unserm Fürstl. Post-Regali und Interesse sowohl als sonst schädliche Privat-Boten-Wesen durch colligiren und hin und her bestellen der Briefe und Paquets von Manns- und Weibspersonen jedennoch inn- und aufserhalb Landes bisher fortgetrieben und dadurch Unseren Fürstl. Post-Intraden nicht nur immer mehr Abbruch und Eintrag geschiehet, sondern solches zugleich auch ein Verführungs-Mittel für Unsere getreue Unterthanen ist, wodurch besonders junge Leute ausser Landes zu gehen verleitet werden; So haben Wir nöthig gefunden und gnädigst resolvirt, diesem fortwährenden unleidentlichen grofsen Unfug und Nachtheil durch gegenwärtige Unsre neue allgemeine Landesordnung mit allem Ernste zu steuren, und in Ansehung des Botengehens, in wie weit solches erlaubt und nicht erlaubt seyn und bleiben soll, folgendes ein- für allemal festzusetzen, und durch die dabey determinirte Strafen von neuem zu schärfen. Wir ordnen und wollen demnach so gnädig als ernstlich:

1.

Dafs zwar die Amts- und Canzley- oder Gerichtsboten, wo dergleichen in Städten und Aemtern ohnumgänglich nöthig sind, ferner geduldet, dieselbe aber ohnfehlbar von nun an, wo es daran noch ermangelt, zu ihrer Autorisation und öffentlichen Legitimation mit einem den Namen des Amts und Orts führenden Brustschilde versehen werden, und in diesem ihren Dienste, bey Strafe alsbaldiger Entsetzung davon, alle zum Abbruch Unsers Herrschaftlichen Post-Interesse gereichende Unterschleiffe meyden, mithin weder, wann ihres Orts selbst, wo sie dienen, eine Post ist, noch wann dergleichen von dem Orte, wohin sie verschickt werden, dahin gehet, ausser denen von Amts- oder Gerichtswegen habenden Bestellungen, anderer Privat-Personen Briefe und Paquets an- und mitnehmen, noch sich dieses auch, wann ihrer Orten selbst keine Posten sind, anders und weiter, als bis zu

denjenigen zunächst liegenden Orten, wo eine Unserer Post-Stationen oder Expeditionen befindlich, und von da zurück, unterstehen sollen; daher die denselben vorgesetzte Beamten bey eigener Verantwortung jederzeit wohl dahin zu sehen haben, dafs sie die ihnen solchermaafsen vorgeschriebene Schranken nicht überschreiten, widrigenfalls sie sofort würklich aus dem Dienste zu schaffen, und andere getreuere Leute dazu zu nehmen, bey jeder künftigen deren neuen Dienstannahme und Verpflichtung aber dieselbe darauf, dafs sie in jenen ihren gehörigen Schranken bleiben, und vorgedachter Unterschleiffe zum Schaden Unserer Posten sich gänzlich enthalten sollen, ohnfehlbar mit zu beeidigen.

2.

Werden zwar auch diejenigen Leute ferner gelitten, welche hier und da bey adelichen Höfen, Bergämtern, Hütten und anderen solchen Orten, die keine Post-Passage noch Communication haben, zur Transportir- und Abholung der Briefe und Paquets nach und von den nächstgelegenen Unseren Post-Stationen und Expeditionen gehalten zu werden und an gewissen Tagen dahin und zurück zu gehen pflegen; bey gleichmäfsiger, und nach Befinden härterer Strafe dörfen sie aber zum Nachtheil Unserer Posten keinen Mifsbrauch davon machen, und sich mit keinem weiteren Brief- und Paquets-Bestellen, als bis nach und von denen ihnen angewiesenen nächsten Post-Orten, abgeben; als worauf deren Vorgesetzte und respective Brodherren ebenwohl bey eigener Verantwortung ohnfehlbar zu sehen, und, wo der Art Boten bey Bergämtern oder Hütten und dergleichen in Dienst und Pflicht stehen, sie gleichergestalt mit beeidigen zu lassen haben.

3.

Ist die besondere Abschickung eines expressen Boten in aufferordentlichen oder Nothfällen jedermann nach wie vor, woher und wohin er will, erlaubt. Nur müssen auch dergleichen extraordinaire oder expresse Boten bey solchen ihren Verschickungen sich alles Sammlens und Bestellens von sonstigen Briefen und Paquets bey Strafe der Ordnung ebenfalls enthalten.

4.

Sollen dahingegen alle andere Privat-Boten beyderley Geschlechts hinführo durchaus nicht zugelassen, sondern gänzlich abgestellet werden, welche heimlich oder öffentlich Briefe und Paquette aufsammlen und bestellen, und darmit zu gewissen oder ungewissen Zeiten inn- und aufferhalb Landes von einer Stadt und Gegend zur andern ab- und zureisen.

Wann sich ein solcher Bote oder Briefsammler, oder dergleichen Botenweib, künftig wieder betreten lasset; So soll er oder sie solches das erstemal mit vierfacher Bezahlung des der Post entzogenen Brief- und Packerey-Porto und achttägiger Gefängnifs bey Wasser und Brod büfsen. Auf den zweyten Contraventions-Fall wird hiermit nebst gleichmäfsiger Zahlung des vierfachen Post-Geldes die Zuchthaus-Strafe auf wenigstens ein- oder etliche Jahre, und für den dritten die Eisenstrafe 2[ter] Classe, und, wenn es eine Weibsperson ist, die Strafe des Spinnhauses auf unbestimmte Zeit verordnet. Wann aber durch dergleichen inn- und ausländische Boten zugleich junge Pursche verführt, und, es sey unter welchem Vorwande es immer wolle, aus dem Lande gelockt werden; So soll dieses mit den Eisen erster Classe, und ist es eine Weibsperson, mit Spinnhaus-Strafe, lebenslang gestraft werden.

5.

Darbeneben wird auch allen und jeden Unseren Landeseinwohnern, welche inn- und aufferhalb Landes Correspondenz und Commerce führen, wes Standes und Würden sie sind, bey Vermeydung Unsrer Ungnade und einer Geldbufse im ersten Ungehor-

samsfalle von fünf Kammergulden, bey ferneren Contraventionen aber zu verdoppelnder dergleichen Geldstrafe nicht nur, sondern auch weiterer sonstigen Ahndung untersagt, solcher unerlaubten Privat-Botenleuten und Briefsammler beyderley Geschlechts, anstatt der Posten an ihren oder den nächstgelegenen Orten, wo Unseren Posten befindlich, sich ferner zu bedienen und dadurch deren verbotenes Handwerk zu nähren und zu befördern.

6.

Und nachdem sothanes unerlaubte und schädliche Privat-Botenwesen dadurch hauptsächlich bisher seinen Fortgang gewonnen, dafs die Beamten darunter conniviret, oder es aus Nachlässigkeit nicht zu verhindern gesucht; So wird diesen insbesondere bey Strafe der Cassation alles Ernstes befohlen, solches ohnfehlbar von nun an in ihren Gerichtsbezirken gänzlich niederzulegen, und fürs künftige fleifsig darauf Acht zu haben, in jedem Entdeckungsfalle aber ohnnachsichtlich nach Vorschrift dieses Unsers erneuerten und geschärften Landesherrlichen Edicts wider die ausfindig gemachte dergleichen verbotene Briefsammler und Botenleute selbst sowohl als auch ohne Ansehen der Person gegen die demselben zuwider handelnde Landes-Einwohner und Correspondenten zu verfahren, und wegen Vollziehung der vorstehendermaafsen verordneten Strafen das gehörige zu besorgen.

7.

Damit auch erstere, die unerlaubte Boten, destomehr künftighin entdecket und betreten werden mögen; So hat Unser Kriegs-Collegium Unseren schon vorhin ergangenen Befehl an alle Regimenter und Gouvernements, dafs von den Thorwachten und Examinatoren auf dergleichen Botenleute beyderley Geschlechts wohl attendiret, und, wer sich solchergestalt mit gesammleten Briefen und Paquets betreten lasset, in Arrest gezogen werden soll, mit dem Anfügen zu erneuern, dafs in jedem solchen würklichen Betretungsfalle zu Wahrung des weitern in Ansehung der Bestrafung des *Arrestati* oder der *Arrestatae* sowohl, als derer denselben abzunehmenden Briefe und Paquets dem Justitz-Beamten nicht nur, sondern auch dem Postamte des Orts sofort davon Nachricht gegeben werde.

8.

Wir gebieten derohalben, und in eben der Absicht desto mehrerer künftigen Verhüt- und Entdeckung aller solcher verbotenen Privat-Botenleute und Briefsammler, Unserm Ober-Postamte, sämmtliche Postbediente im ganzen Lande von neuem gemessen und ernstlich anzuweisen, um darauf auch ihrer Seits pflichtmäfsig und besten Fleifses mit zu invigiliren, dieselbe in jedem Entdeckungsfalle mit Hülfe der nächsten Civil- oder Militair-Obrigkeit zu arretiren, und weiter sodann darunter nach Maafs der Ordnung sich zu verhalten, dafs nämlich aller derer bey dem gefänglich eingezogenen Boten oder Botenweib durch alsbaldige Visitation zu findende Briefe und Paquets sich versichert, und solches alles ihm Arrestanten ab- und zur gehörigen Taxir- und demnächstigen postmäfsigen Bestellung ins Posthaus genommen, sofort auch von selbem das dafür nach Maafs des obstehenden 4ten Artikels im ersten und zweyten Contraventions-Falle zu bezahlende vierfache Postgeld für alle und jede bey ihm gefundene Briefe und Paquetter *in continenti* baar entrichtet, oder doch fordersamst beygetrieben, (als wozu die Justitz-Beamten den Postbedienten alsobald zu verhelfen haben) und dieses demnächst pflichtmäfsig von ihnen den Postbedienten in Rechnung gebracht werde.

9.

Uebrigens soll nur gedachtes Unser Ober-Postamt zur gehörigen Befriedigung der Correspondenten nach aller Möglichkeit zugleich dahin sehen, dafs an möglichst prompter und ohnverzüglicher Bestellung derer allhier ankom-

menden Briefe und Paquets überhaupt, und, damit besonders in Procefssachen die Fatalien nicht versäumet werden, so wenig, als auch an deren ohnaufhaltlichen guten Beförderung bey denen allerwärtigen Post-Stationen und Expeditionen was ermangeln möge; wes Endes dann dasselbe insbesondere auch den Postbedienten auf dem Lande bey jener Anweisung ernstlich mit zu injungiren hat, dafs sie die ihnen von den Boten zur weitern Abschickung mit der Post zugebracht werdende Briefe, Paquets und Packereyen, *in specie* die Victualien oder andere dem Verderb exponirte und eine baldige Bestellung erfordernde Dinge, nicht im geringsten bey sich aufhalten und versäumen, sondern jedesmal mit den nächstabgehenden Posten gehörig weiter besorgen, und daran, so viel an ihnen bey nachdrücklicher Ahndung und Ersetzung alles durch ihre oder der ihrigen erweisliche Schuld oder Vernachlässigung entstehenden Schadens, nicht erfehlen lassen.

Also ist Unser gnädigster Wille und Befehl, wornach sich jedermänniglich zu achten, und vor Schaden und Nachtheil zu hüten hat.

Damit aber nun diese Unsre erneuerte und geschärfte Landesherrliche allgemeine Verordnung zu jedermanns Wissenschaft gelange, und steif und fest allezeit darüber gehalten werde; So befehlen Wir Unseren Regierungen, allen Ober- und Nieder-Beamten, auch Gerichtbarkeit habenden vom Adel, und Burgermeistern und Rath in den Städten, dieselbe nicht allein überall unter öffentlichem Glockenschlag publiciren und behöriger Orten affigiren zu lassen, sondern auch derselben sich selbst in allem gemäfs zu bezeigen, und fleifsige Obsicht zu haben, auf dafs ein gleiches von ihren Untergebenen und Hintersafsen geschehe, und von niemand dagegen angegangen werde.

Urkundlich Unsrer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beygedruckten Fürstl. Secret-Innsiegels. So geschehen

Weifsenstein*), den 16ten Martii 1781.

Friedrich L. z. Hessen.

L. S.

vt. v. Wittorf.«

Die ungewöhnlich harten Strafbestimmungen dieser Verordnung scheinen für eine Reihe von Jahren wirksamen Einflufs ausgeübt zu haben; einzelne Gesuche der ermittelten Privatboten lassen auf eine strenge Handhabung der Vorschriften schliefsen. Doch gleichwie auch noch heutigen Tages bei den überaus besseren und billigeren Post-Versendungsgelegenheiten die Zahl der Uebertretungen des § 1 des Post-Gesetzes eine recht grofse ist, so war auch damals eine gänzliche Beseitigung der Privat-Briefbeförderung nicht zu erreichen. Zudem verschmähte es die hessische Regierung durchaus nicht, die aufgestellten Grundsätze durch bedenkliche Ausnahmen selbst zu durchbrechen, wenn nur der Staatskasse ein sicherer Vortheil daraus erwuchs. So war beispielsweise gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Besorgung des ganzen Briefverkehrs, welchen die Bewohner der damals hessischen Grafschaft Schaumburg mit ihren in Holland als Torfgräber und Ziegelbäcker arbeitenden Angehörigen unterhielten, gegen eine feste jährliche Pacht einer Privatperson überlassen worden.

Es mögen noch zwei Vorschläge Erwähnung finden, die gelegentlich der Entdeckung von Postübertretungen durch Beauftragte der Landesregierung gemacht wurden und das erstrebte Ziel durch Portoermäfsigung zu erreichen suchten: Gelegentlich einer Landesvisitation wurde ermittelt, dafs ein grofser Theil des Briefverkehrs zwischen der Grafschaft Ziegenhain und der Hauptstadt Cassel durch die

*) Jetzt Schlofs Wilhelmshöhe.

Butter-Träger der Grafschaft zu einem recht niedrigen Preise vermittelt wurde. Dies veranlafste den Kurfürstlichen Revisionsbeamten zu dem Vorschlage, das Postporto für diese Sendungen auf einen gleich niedrigen Satz festzusetzen, was jedoch nach einem hierzu erforderten Berichte des Ober-Postamts »eine höchst ungewöhnliche, in Keinem Staat Statt findende, an sich nie erhörte und nachtheilige Vorkehrung seyn würde« und daher auch unterblieb. Ebenfalls bei einer Visitation des Amtes Homberg wurde festgestellt, dafs die Advokaten sich zur Versendung ihrer Acten fast stets der Botenfrauen bedienten, obgleich für derartige Sendungen eine ermäfsigte Taxe bestand. Eine vom Revisor vorgeschlagene noch weiter ermäfsigte Acten-Taxe fand jedoch ebenfalls nicht die Zustimmung des Ober-Postamts, das eine Ermäfsigung der Portosätze hauptsächlich mit Rücksicht auf auswärtige, besonders preufsische Portosätze nicht für angezeigt hielt.

Die Regierung beschränkte sich in der Folge darauf, im Jahre 1814 die obige Botenordnung vom 16. März 1781 in Erinnerung zu bringen. Da aufserdem während der auf den Sturz der französischen Fremdherrschaft folgenden Kriegszeiten der Kurfürst auch für die hessischen Truppen eine besondere Feldpost eingerichtet hatte, so lag kein Grund mehr vor, das bisher noch zum Theil verstattete Armeebotenwesen länger zu dulden. Durch ein Regierungs-Ausschreiben vom 19. Juni 1815 wurde auch dieser Einrichtung ein Ende bereitet; auf den ersten Uebertretungsfall stand, neben Bezahlung des vierfachen Portos, achttägige Gefängnifsstrafe bei Wasser und Brod, weitere Uebertretungen wurden mit 1 bis 3 jährigem Zuchthaus bestraft.

In der richtigen Erkenntnifs jedoch, dafs alle diese Erlasse und Verordnungen allein nicht dazu angethan waren, dem Unwesen der Privatbriefbeförderung zu steuern, hatten die Landesfürsten seit langer Zeit als wirksamstes Mittel zur Erreichung dieses Zieles den sorgfältigen Ausbau ihres Postwesens und die Vervollkommnung und Vermehrung der Postverbindungen in ihrem Lande erkannt und sich angelegen sein lassen, so dafs, als am 29. Juli 1816 die Verwaltung der hessischen Landesposten durch Vertrag in die Hände der Fürsten von Taxis überging, letztere ein Postwesen übernahmen, das dem eigenen in keiner Beziehung nachstand.

---

21. Die elektrischen Vollbahnen in Italien.

Die Frage der Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebs beschäftigt gegenwärtig weite Kreise; besonders lebhaft wird sie in Italien erörtert. Die Einführung des elektrischen Betriebs ist dort insofern von besonderer Wichtigkeit, als das Land arm an Steinkohlen, dagegen reich an natürlichen Wasserkräften ist. Schon vor Jahren hat man festgestellt, dafs Italien in seinen Gebirgsflüssen über 5 000 000 PS. verfügt, die jederzeit nutzbar gemacht werden können. Ein bemerkenswerther Anfang zur Verwerthung dieser Wasserkräfte ist bereits bei der Anlage und Betriebsführung der Strafsenbahnen gemacht worden. Erwähnenswerth ist in dieser Hinsicht das 60 km umfassende Strafsenbahnnetz in Mailand, das mit Elektrizität betrieben wird, zu deren Erzeugung der Addaflufs bei Paderno die Kraft hergiebt. Für den Betrieb der Strafsenbahnen in Rom wird die Kraft der berühmten Wasserfälle von Tivoli in elektrische Energie umgewandelt.

Zur Prüfung der Frage der elektrischen Zugbeförderung auf den

italienischen Vollbahnen ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten eine Commission aus Regierungsbeamten und Beamten der Eisenbahngesellschaften eingesetzt worden. Diese Commission hat nach eingehenden Berathungen vorgeschlagen, zunächst auf folgenden Linien Versuche mit dem elektrischen Betrieb anzustellen:

1. mit Accumulatorenbetrieb auf der Strecke von Mailand nach Monza;
2. gleichfalls mit Accumulatorenbetrieb auf der Strecke von Bologna nach San Felice;
3. mit einem gemischten Leitungsbetriebe, nämlich theilweise unter Verwendung einer dritten Schiene als Arbeitsleitung, theilweise eines Drahtes als solcher, auf der Strecke von Rom nach Frascati und
4. mit einem System unterirdischer Stromzuführung auf der Strecke von Chiavenna nach dem Knotenpunkte Colico und von dort einerseits nach Lecco, andererseits nach Sondrio.

Die der italienischen Mittelmeerbahn unterstellte Linie Mailand–Monza wird seit dem 8. Februar v. J. elektrisch betrieben. Diese Strecke kann bei ihrer geringen Länge von 13 km zwar noch als Vorortbahn angesehen werden, sie bildet indefs auch einen Theil der durchgehenden Linie von Mailand über den St. Gotthard nach Mitteleuropa und hat als solche einen erheblichen Durchgangsverkehr zu bewältigen. Der elektrische Betrieb beschränkt sich zunächst auf die Vermittelung des Vorortsverkehrs. Es sind nur einzelne elektrische Züge — in jeder Richtung 11 — zwischen die mit Dampflocomotiven bewegten Züge eingelegt. In Folge dieser Anordnung konnte von einem Umbaue der Strecke abgesehen werden.

Die elektrischen Züge bestehen nur aus einem einzigen Motorwagen. Die 19 m langen Wagen bieten Raum für 64 Sitzplätze — 24 erster und 40 zweiter Klasse — und 24 Stehplätze. Die Accumulatorenbatterie, deren Gewicht 16 bis 17 t beträgt, besteht aus zwei Reihen von je 65 Elementen Plantéscher Bauart, die hinter und neben einander geschaltet werden können. Sie liefert einen Strom von 275 bis 285 Volt Spannung und nimmt eine so grofse Ladung von Elektrizität auf, dafs sie für drei Hin- und Rückfahrten, also 80 km Wegelänge, den nöthigen Strom hergiebt. Zur Fernhaltung der Säureausdünstungen von dem Wageninneren ist die Batterie in einem besonderen Kasten unter dem Wagengestell untergebracht. Dieser Kasten ist der Länge nach in zwei Abtheilungen getheilt, deren jede durch einen Deckel geschlossen wird; die Deckel können zur Untersuchung und Behandlung der Accumulatoren abgenommen werden, entziehen aber, wenn einmal geschlossen, die Accumulatoren vollständig den Blicken und schützen sie gegen Staub und Regen. Gelüftet werden die Unterkasten durch kleine, auf dem Wagendach angebrachte Ventilatoren. Die elektrischen Lampen — 16 im Wageninneren, 2 in den Endgängen und 2 in den Führerständen — werden, um eine gröfsere Stetigkeit in der Beleuchtung zu erzielen, von einer besonderen kleinen Accumulatorenbatterie von 12 in Parallelschaltung vereinigten Elementen gespeist. Diese Batterie ist in dem einen Führerstand untergebracht.

Die beiden Elektromotoren, welche je 50 PS. leisten, sind vierpolig und wirken durch ein Zahnradvorgelege auf die Triebachsen. Jeder Wagen ist mit einer Westinghouse-Bremse versehen. Ein von der Hauptbatterie angetriebener Pumpenmotor erzeugt die zum Betriebe der Bremse und der Signalpfeife erforderliche Prefsluft.

In Folge ihrer guten Bauart und ihres erheblichen Gewichts, das leer 58 t, vollbesetzt 65 t beträgt, besitzen die Motorwagen eine gute Standsicherheit. Sie haben einen sanften regelmäfsigen Gang, hinreichende Beweglichkeit in den Curven und laufen ruhig ohne Stöfse an.

Die erforderliche Elektrizität wird von der Italienischen Allgemeinen

Edison - Elektrizitäts - Gesellschaft geliefert, die auch die Mailänder Strafsenbahn betreibt und bei Paderno an der Adda ein grofsartiges Elektrizitätswerk besitzt. Der Strom wird von dem Werke als dreiphasiger Wechselstrom mit 13 500 Volt nach Mailand geleitet, dort nach Umformung auf 3500 Volt in der Stadt vertheilt und auch mit dieser Spannung dem Centralbahnhofe zugeführt. Das Laden der Accumulatoren erfolgt hier in der Betriebswerkstätte. Sie werden dabei nicht vom Wagen genommen, sondern gleich auf ihren Plätzen in den Stromkreis eingeschaltet. Während des Ladens stehen die beiden Accumulatorenkasten mit einer durch einen kleinen Elektromotor betriebenen Lüftungsmaschine in Verbindung, welche die sich beim Laden entwickelnden Gase absaugt. Eine selbstthätig ertönende Glocke giebt in dem Augenblicke, wenn die Accumulatoren ihre volle Ladung aufgenommen haben, ein Zeichen. Das Laden dauert etwa $1\frac{1}{2}$ Stunde. Die Prüfung der Accumulatoren wird an ihrem Platze im Wagen mit einem kleinen Taschenvoltmeter vorgenommen. Wenn dieses nennenswerthe Verluste anzeigt oder irgend eine Beschädigung an einem Accumulator bemerkt wird, ersetzt man ihn durch einen Reserve-Accumulator. Die kleine, den Beleuchtungsstrom liefernde Batterie wird zum Laden vom Wagen heruntergenommen.

Die betheiligten Kreise sind im allgemeinen mit den Motorwagen sehr zufrieden, was jedoch nicht ausschliefst, dafs letztere in Einzelheiten noch verbesserungsbedürftig wären. Die sich als nothwendig erweisenden Verbesserungen sollen bei den neu herzustellenden Wagen eingeführt und dann die ganze Anlage auf der Pariser Weltausstellung veranschaulicht werden.

Es sei noch erwähnt, dafs man mit dem Versuch auf der Strecke von Mailand nach Monza nicht nur technische, sondern auch wichtige Betriebs- und Verwaltungsaufgaben lösen will. Namentlich hofft man, in der Anwendung der elektrischen Zugkraft ein Mittel gefunden zu haben, der Eisenbahn den ihr theilweise durch andere Mitbewerber entrissenen Localverkehr in der Nähe der grofsen Städte wieder zuzuführen sowie auf Nebenlinien, deren Einnahmen mitunter nicht einmal die Betriebskosten decken, durch Hebung des Verkehrs, Vereinfachung des Betriebs und Herabminderung der Unkosten eine leidliche Rentabilität zu erzielen.

Eine wesentliche Verkehrs- und Betriebsvereinfachung stellt der Fahrkartenverkauf im Zuge dar, indem nicht nur den Reisenden die Zeitverluste an den Schaltern und gewisse Förmlichkeiten auf den Bahnhöfen erspart werden, sondern auch die Beamtenzahl auf den Stationen vermindert und das Anhalten auf freier Strecke zur Aufnahme von Fahrgästen ermöglicht werden kann, wodurch der Eisenbahnverkehr dem Strafsenbahnverkehre mehr genähert wird. Eine naturgemäfse Folge davon ist, dafs die übermäfsig grofse Zahl der Fahrkartensorten beschränkt wird. Auf der Linie Mailand–Monza wird nur eine einzige Fahrkarte für jede Klasse der elektrischen Züge ausgegeben. Kinder unter 1 m Gröfse fahren frei. Den Beamten, Militärpersonen u. s. w., die von den ihnen zustehenden Preisermäfsigungen Gebrauch machen wollen, ist anheimgestellt, die mit Dampf betriebenen Züge zu benutzen, deren Zahl trotz der Einlegung der elektrischen Züge nicht vermindert worden ist.

Ein weiterer Schritt zur Annäherung des Eisenbahnverkehrs an den Strafsenbahnverkehr ist dadurch geschehen, dafs die Bahngesellschaft durch Königliche Verordnung von der Verpflichtung entbunden worden ist, alle Reisenden mitzunehmen, die sich zu einer bestimmten Fahrt einstellen. Durch dieselbe Königliche Verordnung ist es gestattet, jeden Wagen nur mit zwei Beamten zu besetzen, dem Führer und dem Fahrkartenausgeber; es ist dabei zur Bedingung gemacht, dafs der Fahrkartenausgeber befähigt sein mufs, den

Führer zu ersetzen und einen Wagen bis zur nächsten Station zu bringen.

Der Versuch auf der Strecke Mailand–Monza, für den zwei Jahre in Aussicht genommen waren, kann schon jetzt, sowohl was die technische als die administrative Seite der Frage anlangt, als durchaus gelungen bezeichnet werden. Die Mittelmeerbahn will daher bei diesem ersten Versuche nicht stehen bleiben. Von den Entwürfen, die sie für die Einführung des elektrischen Betriebs auf ihren Linien in Vorbereitung hat, sei besonders erwähnt die Gruppe von drei Linien: von Mailand über Gallarate nach Varese am Vareser-See und nach Laveno und Arona am Lago maggiore. Hier sind schon alle Einzelheiten für die elektrische Beförderung der Personen- und Güterzüge klargestellt und die Bauarbeiten bereits im Gange, so dafs man hofft, den neuen Betrieb im laufenden Jahre eröffnen zu können. Die erforderliche Elektrizität wird von einer Gesellschaft geliefert, die über Wasserkräfte von 18 000 PS. im Tessin bei Tornavento verfügt, mächtig genug, um das ganze Industriegebiet zwischen Mailand und dem Tessin mit elektrischer Energie zu versorgen. Die Elektrizität soll in der Form von dreiphasigem Wechselstrome von 10 000 Volt an die Bahnlinie geführt und dort auf sieben Umformerstationen in Gleichstrom von 700 Volt umgeformt werden, den man mittelst einer dritten Schiene den Fahrzeugen zuführen will.

Die 42 km lange Versuchsstrecke Bologna–San Felice wird mit grofsen, 60 Personen fassenden Accumulatorenwagen betrieben werden, deren Batterien so bemessen sind, dafs ihre Ladung für eine Hin- und Rückfahrt ausreicht. Für den Betrieb der 26 km langen Linie von Chiavenna nach Colico und der je 40 km langen Zweiglinien von Colico nach Lecco und Sondrio will man den Strom aus einem an der Adda bei Morbegno anzulegenden Elektrizitätswerk entnehmen, dessen Maschinen durch die dort gelegenen, 3000 PS. enthaltenden Wasserkräfte bewegt werden sollen. Die Linien sind dadurch bemerkenswerth, dafs man auf ihnen unmittelbar mit Wechselströmen von 3000 Volt arbeiten will. Es ist beabsichtigt, auf dem Kraftwerke bei Morbegno dreiphasigen Wechselstrom von 15 000 Volt zu erzeugen, ihn mit dieser Spannung an die Bahn zu leiten, dort auf zehn Umformerstationen in gleichartigen Strom von 3000 Volt umzuformen und sodann in zwei Drahtleitungen an den Bahnen entlang zu leiten. Auch die Ausführung dieser Linien wird voraussichtlich binnen Kurzem erfolgen.

Es ist interessant, dafs gerade Italien, das Vaterland Voltas, durch die vorerwähnten Versuche ein so umfangreiches Material für die Lösung der schwierigen Aufgaben liefert, welche die Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebs den Eisenbahntechnikern stellt.

22. Elektrographien.

Während eines Gewitters in Washington suchten unlängst einige Männer in der Nähe eines Baumes Schutz. Die Bank, auf der sie safsen, wurde vom Blitze getroffen. Einer der Männer fand darauf auf seinem Körper eine Zeichnung, die er für das Abbild eines Baumes hielt. Derartige Beobachtungen sind auch schon anderwärts gemacht worden und der Volksglaube schreibt dem Blitze thatsächlich die Fähigkeit zu, auf der Haut des menschlichen Körpers Photographien von Bäumen zurückzulassen. Die nachfolgenden interessanten Mittheilungen und die dazu gehörigen Abbildungen, die wir

einer Veröffentlichung des Professors Elmer Gates im »Scientific American« verdanken, werden zeigen, dafs es nicht das Bild eines Baumes war, das jener Mann auf seinem Körper fand, sondern vielmehr die Wegespur, welche der Blitz zurückgelassen hatte, indem er sich über die Hautoberfläche ausbreitete.

Professor Gates ging, nachdem er schon früher elektrische Entladungen in funken- und büschelförmiger Form photographirt hatte, bei seinen neueren Versuchen dazu über, die Wirkungen zu studiren, welche der elektrische Funke einer Elektrisirmaschine unmittelbar auf dem Ueberzuge (Film) einer photographischen Platte hervorbringt, wobei es darauf ankam, den Weg festzustellen, welchen der Strom in der leitenden Oberfläche der Platte einschlägt.

Um dies zu erreichen, mufste der elektrische Funke auf die Platte überspringen, ohne durch sein Licht den von ihm auf der Platte eingezeichneten Weg zu verwischen. Der Forscher schlofs deshalb die Platte in einen lichtsicheren Umschlag ein, um sie so zwischen die Pole einer Influenzmaschine zu stellen. Damit jedoch nur ein einziger Funke aufgefangen würde, entfernte er, noch ehe die Platte zwischen die Pole gebracht wurde, die letzteren so weit von einander, dafs zunächst keine Entladung stattfinden konnte. Nachdem er dann die Platte senkrecht zwischen die Pole — und zwar etwas näher dem negativen als dem positiven Pole — mit dem Filme gegen letzteren gestellt hatte, wurde der positive Pol der Platte genähert, bis ein Funke übersprang, worauf der Pol schnell zurückgezogen wurde, so dafs sich kein weiterer Funke bilden konnte. Die hierauf entwickelte Platte zeigte in hübscher Weise die natürliche Gestalt des Stromwegs. Das lichtempfindliche Film ist ein weit besserer Leiter als die fast gar nicht leitende Glasplatte, auf der es ruht. Daher breitet sich der elektrische Strom, statt durch das Glas hindurchzugehen, in dem Filme aus und hinterläfst in diesem die Spuren seines Laufes, indem er das in dem Filme enthaltene, auf seinem Wege liegende Silber niederschlägt.

In der umseitigen Fig 1 ist die Stelle, wo der Funke die Platte getroffen hat, in der Mitte des strauchartigen Bildes zu suchen. Von da gehen die Stromwege nach allen Richtungen aus einander, wie die Aeste eines Baumes, die Aeste theilen sich in Zweige, die Zweige in Blättchen, die Blättchen in Fädchen und so fort mit unbeschreiblich verwickelten Einzelheiten. Jeder Theil des Stromes scheint bestrebt zu sein, sich von jedem anderen Stromtheilchen immer weiter zu entfernen. Eine nähere Erklärung der Erscheinung giebt Professor Gates, indem er ausführt: Bekanntlich ziehen sich in gleicher Richtung neben einander fliefsende elektrische Ströme gegenseitig an. Daraus folgt, dafs die in dem Bilde gezeigten Verzweigungen des Stromwegs nicht von der gegenseitigen Abstofsung der Stromtheilchen, sondern vielmehr von dem Bestreben der letzteren herrühren, einen Weg mit möglichst geringem Widerstande zu suchen. Der Widerstand eines Leiters ist um so kleiner, je gröfser dessen Querschnitt ist. Da nun der Funke das Film nur an einer Stelle trifft, deren Querschnitt sehr gering ist, so breitet er sich, um einen gröfseren Querschnitt zu gewinnen, strahlenförmig nach allen Richtungen hin aus und theilt sich dabei in unendlich viele kleine Theile. Man könnte den Vorgang mit einem Wassertropfen vergleichen, der aus einer gewissen Höhe auf eine Platte fällt und nach allen Seiten aus einander spritzt. Die Verzweigungen des Stromwegs im Filme beruhen nicht etwa auf besonderen Zonen oder Linien von leitenden Substanzen mit geringerem Widerstand im Filme, sondern in dem Umstande, dafs der Querschnitt des Leiters sehr schnell zunimmt, je weiter sich der Strom ausbreitet, und dafs dieser so einen beständig abnehmenden Widerstand findet. Stellenweise nähern und vereinigen sich verschiedene Zweige;

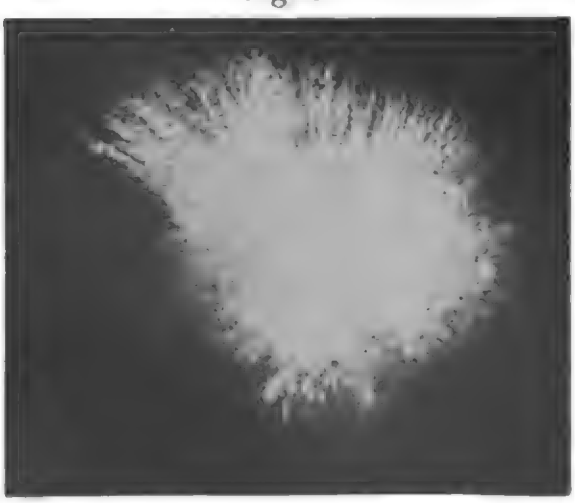
Fig. 1.



Fig. 2.



Fig. 3.



an anderen Stellen kreuzen sie sich. Im letzteren Falle mag ein Stromtheilchen über die Kreuzungsstelle schon hinweggewesen sein, wenn das andere dahin gelangte. Wenn der Funke die Platte genau in der Mitte getroffen und die Platte genau rechtwinkelig zum Stromwege gestanden hätte, wenn ferner das Film in allen seinen Theilen von ganz gleichmäfsigem Widerstande gewesen wäre, so würde das Bild wahrscheinlich in allen seinen Theilen

Fig. 4.



Fig. 5.

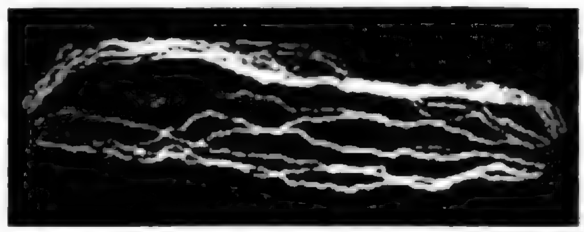
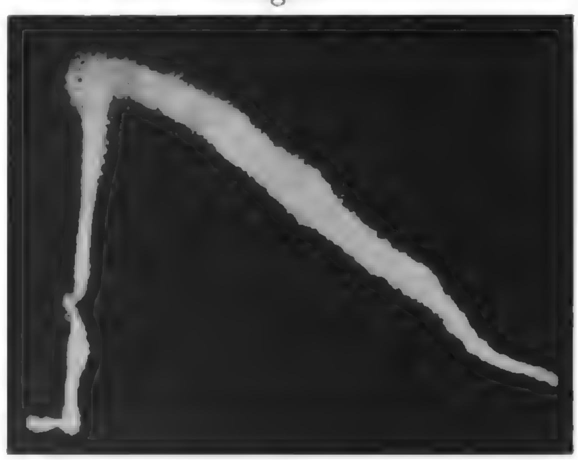


Fig. 6.



symmetrisch ausgefallen sein. Aber die Verschiedenheiten im Widerstande des Films mögen die Symmetrie gestört haben und Veranlassung zu den krummen Linien gewesen sein, wie sie die Verzweigungen in Fig. 1 zeigen. An einzelnen Stellen wurde der Funke im Filme nicht vollständig fortgeleitet, dann sprang er über die betreffende Stelle der Platte hinweg und hinterliefs einen von dem Lichte des überspringenden Funkens hervorgebrachten weifsen

Strich oder Fleck und zugleich ein von dem Strome erzeugtes zweigartiges Gebilde.

Fig. 2 stellt die erste, von dem Forscher überhaupt gewonnene Elektrographie dar; sie zeigt, wie ein Funke um die Platte herumgegangen ist, während sich ein anderer Funke theilte, indem die eine Hälfte ebenfalls ihren Weg um die Platte herum nahm und dabei einen breiten weifsen Strich zurückliefs, während die andere Hälfte durch das Film fortgeleitet wurde und eine schön verzweigte Spur seines Laufes einzeichnete.

Wenn die Knöpfe der Influenzmaschine so weit aus einander stehen, dafs kein Funke überspringt, findet eine büschelförmige Entladung statt, deren Bild, wie es mittelst einer zwischen die Pole gestellten lichtempfindlichen Platte gewonnen wurde, in Fig. 3 gezeigt ist.

Die Fig. 1 bis 3 sind nach Vorstehendem keine Photographien, sondern Bilder, die durch die unmittelbare Thätigkeit des elektrischen Stromes entstanden sind. Dagegen zeigen die Fig. 4 bis 6 wirkliche Photographien des elektrischen Funkens.

Es wird zuweilen behauptet, dafs die Bahn des Blitzes nicht krumm, sondern gerade sei und dafs ihr gewundenes Aussehen auf Photographien nur dem unregelmäfsigen Wolkenhintergrunde zuzuschreiben sei. Dafs diese Annahme wahrscheinlich nicht zutrifft, zeigen die Fig. 4 und 5, welche die geschlängelten Bahnen von 16 Zoll langen elektrischen Funken wiedergeben.

In Fig. 6 endlich ist der Weg dargestellt, welchen der elektrische Funke einschlägt, wenn zwischen die beiden Pole der Influenzmaschine ein Nichtleiter (ohne leitenden Ueberzug) gebracht wird. Der Versuch wurde unter Anwendung einer Hartgummiplatte von $^1/_{16}$ Zoll Durchmesser gemacht. Der Funke sprang bis in die Mitte der Platte, fuhr an deren Oberfläche entlang nach oben, ging um den Rand herum und gelangte von da auf dem kürzesten Wege nach dem anderen Pole.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Kleinbahnen. Das schweizerische Nebenbahnengesetz. Die am 23. Dezember 1899 geschlossene Sitzungsperiode der Eidgenössischen Räthe hatte sich vorzugsweise mit den Gesetzentwürfen zur Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen zu beschäftigen. Der Bund als Centralverwaltung soll künftig im wesentlichen alle Hauptbahnen besitzen und betreiben; die Nebenbahnen verbleiben den Kantonen und der Privatunternehmung. Das in der Schlufsabstimmung vom Nationalrath einstimmig angenommene »Nebenbahnengesetz« giebt zunächst folgende Begriffsbestimmung: »Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Localverkehr oder speciellen Verkehrszwecken dienen und beim grofsen Durchgangsverkehre nur in geringem Mafse betheiligt sind.« Die Bahnen und Bahnstrecken, die hiernach als Nebenbahnen zu gelten haben, wird der Bundesrath nach Inkrafttreten des Gesetzes einzeln bezeichnen. In die Concessionsurkunden neu zu erbauender Bahnstrecken ist e. F. die Bestimmung aufzunehmen, dafs sie den Nebenbahnen zuzurechnen sind. Sowohl für die Bauausführung als für den Betrieb und für die Tarifbildung sollen den Nebenbahnen ihrer Eigenart entsprechende weitgehende Erleichterungen vom Bundesrathe gewährt werden, dem im Uebrigen das

Aufsichtsrecht über die Nebenbahnen gewahrt bleibt. Längere Erörterungen knüpften sich an die Fragen über die Zulässigkeit der Kreuzung von Nebenbahnen mit bereits bestehenden Hauptbahnen in Schienenhöhe und über die Höhe der Entschädigung von Seiten der Postverwaltung. Bei beiden Punkten wurde schliefslich der ursprüngliche Gesetzentwurf wesentlich abgeändert und bestimmt, dafs Kreuzungen der gedachten Art zwar zugelassen werden, aber die Ausnahme bilden sollen und dafs die Postverwaltung den Nebenbahnen für die Beförderung der Fahrpoststücke die ganze, nicht — wie urspünglich vorgesehen war — die halbe tarifmäfsige Gebühr zu zahlen hat.

Kabel. Unterseeisches Fernsprechkabel. Bis vor Kurzem bestand zwischen dem vom Michigan- und vom Huron-See begrenzten Theile des nordamerikanischen Staates Michigan und der zu demselben Staate gehörenden Halbinsel zwischen dem Michigan-See und dem Oberen See, die sich durch bedeutenden Kupferreichthum auszeichnet, keine Fernsprechverbindung, abgesehen von der kaum in Betracht kommenden Ausnahme, dafs die schon an der Grenze von Wisconsin gelegene Stadt Menominee auf dem grofsen Umwege über Milwaukee und Chicago, also um das Südende des Michigan-Sees herum, an das Fernsprechnetz angeschlossen ist. Jetzt hat die Michigan Telephone Company quer durch die Strafse von Mackinaw zwischen den Städten Mackinaw und St. Ignace ein unterseeisches Fernsprechkabel von 5 engl. Meilen Länge gelegt und dadurch den unmittelbaren Fernsprechverkehr zwischen den durch den Michigan-See getrennten Theilen des Staates Michigan ermöglicht. Wichtig ist im Besonderen, dafs nunmehr die Orte in der Nähe der Kupferminen mit Grand Rapids und Detroit sprechen können.

Das Kabel enthält 10 mit imprägnirtem Bande isolirte und mit Jute umwickelte Aderpaare. Dafs ein Bleimantel vorhanden ist, um die Adern vor Feuchtigkeit zu schützen, mufs zwar angenommen werden, geht aber aus den Mittheilungen der »Electrical Review«, der wir diese Angaben entnehmen, nicht hervor. Die äufsere Bewehrung wird durch starke Eisendrähte gebildet. Das Kabel liegt zum Theil in 256 Fufs (engl.) tiefem Wasser. Auf den beiden Ufern der Wasserstrafse endigt es, mit Kabelendverschlüssen versehen, in gewöhnlichen Ueberführungssäulen. Sechs Aderpaare sollen sogleich in Betrieb genommen werden, die übrigen vier als Vorrath dienen.

Dieses Kabel dürfte das längste unterseeische Fernsprechkabel mit einer so hohen Aderzahl sein, das bisher verlegt worden ist.

Die belgische Staatssparkasse im Jahre 1898. Die Geschäftsergebnisse der belgischen Staatssparkasse haben sich im Jahre 1898 besonders günstig gestaltet. Von Bedeutung ist namentlich, dafs die Betheiligung der arbeitenden Bevölkerungsklasse eine immer regere wird. Von je 100 an den Annahmestellen der Sparkasse im October 1898 erschienenen Personen gehörten 65 der Klasse der gewöhnlichen Arbeiter an. Die Zahl der umlaufenden Bücher hat sich um 137 167 vermehrt, das Gesammtguthaben der Sparer ist um rund 33 Millionen Frcs. gestiegen. Am Schlusse des Jahres waren 1 514 810 Bücher mit einem Sparbetrage von 564 829 271 Frcs. vorhanden.

Es war im Einzelnen:

	der Einzahlungen Zahl	der Einzahlungen Betrag Frcs.	der Rückzahlungen Zahl	der Rückzahlungen Betrag Frcs.
bei der Generalkasse	371 501	36 125 952	71 644	38 565 843
- den Bankagenturen ..	235 446	35 262 028	80 948	37 480 008
- - Postanstalten	2 289 069	170 440 871	604 355	148 111 343
- - Hülfsanstalten ..	35 883	3 175 586	9 555	2 961 959
- - Zweiganstalten für landwirthschaftlichen Credit	42	78 005	24	40 277
im Ganzen	2 931 941	245 082 442	766 526	227 159 430.

An neuen Sparbüchern wurden ausgegeben 259 242, dagegen erloschen nach völliger Auszahlung des Guthabens 122 075 Bücher. Der Ueberschufs aus den Einzahlungen war gegenüber dem Betrage der Rückzahlungen verhältnifsmäfsig gering; es erklärt sich dies dadurch, dafs die Guthaben über 1000 Frcs. für das einzelne Buch in Folge der durch Beschlufs vom 18. October 1894 eingetretenen Herabsetzung des Zinsfufses für Beträge über 3000 Frcs. von 3 auf 2 v. H. immer mehr zurückgegangen sind. Von den 137 167 Büchern, die 1898 neu hinzugekommen sind, hatten am Jahresschlusse:

ein Guthaben	unter 1000 Frcs.	125 070
- -	von 1000 bis 3000 Frcs.	11 575
- -	über 3000 Frcs.	522.

Eine nothwendige Folge des Anwachsens der Zahl kleinerer Sparguthaben ist das Herabgehen des auf das einzelne Sparbuch im Durchschnitt entfallenden Guthabens; dieser Durchschnitt, der 1894 noch 405 Frcs. betrug, ist 1898 auf 373 Frcs. gesunken.

Nach Artikel 36 des Gesetzes vom 16. März 1865 verfallen Sparkassenbücher, auf die binnen 30 Jahren weder Einzahlungen noch Rückzahlungen bewirkt sind; 1898 sind von den aus 1868 herrührenden Büchern auf diese Weise 1157 verfallen.

Ueber die Schulsparkassen liegt zwar eine neuere Statistik als die vom Jahre 1896 nicht vor, da eine solche nur alle drei Jahre aufgestellt wird, doch erhellt aus der allgemeinen Statistik, dafs 1898 bei den Schulsparkassen 4989 Bücher neu ausgegeben und 124 844 Einzahlungen zum Betrage von 401 007 Frcs. gemacht worden sind. Seit dem 1. October 1898 ist fast durchweg ein neues Abrechnungsverfahren zur Einführung gelangt, wodurch die Leiter der Schulen gegen Verluste und Erstattungsansprüche wirksamer als bisher geschützt werden.

Der von dem Advokaten Emil Bourlard in Mons 1897 angeregte Gedanke, möglichst für jedes Kind gleich nach der Geburt ein Sparkassenbuch zu erwerben, hat sich 1898 weiter verwirklicht. Bereits in 20 Gemeinden wurden Bücher für alle Neugeborene erworben, wobei die Mittel für diesen Erwerb entweder durch die Freigebigkeit eines Einzelnen oder durch Zeichnungen der besser gestellten Einwohner oder auch unmittelbar aus der Gemeindekasse zur Verfügung gestellt wurden.

Für Begebung landwirthschaftlicher Darlehen wurden drei Vermittelungsanstalten neben den vorhandenen sechs Anstalten neubegründet. Die Zahl der bestehenden Cooperativ-Gesellschaften für landwirthschaftlichen Credit hat sich 1898 von 165 auf 204 vermehrt; die Zahl der für Erbauung und Erwerb von Arbeiterhäusern gestifteten

Gesellschaften ist von 113 auf 129 gestiegen. Von den Vermittelungsanstalten waren Ende 1898 Darlehen von 4 399 329 Frcs. begeben; an die Gesellschaften zum Baue und Erwerbe von Arbeiterhäusern waren ausgeliehen: 23 515 040 Frcs. zu $2^1/_2$ v. H. und 1 610 377 Frcs. zu 3 v. H.

Durch die Anlegung der Spargelder wurden im Ganzen 17 674 915 Frcs. erzielt. Von diesem Ertrage sind nach Abzug der den Sparern gutgeschriebenen Zinsen von 15 814 784 Frcs. 1 091 226 Frcs. auf die erwachsenen Verwaltungskosten in Anrechnung gebracht und 214 975 Frcs. für Amortisation aufgewendet, der Rest ist mit 553 930 Frcs. dem Reservefonds zugeführt worden, der dadurch die Höhe von 11 911 176 Frcs. erreicht hat.

Im internationalen Sparkassenverkehre fanden statt:

a) Uebertragungen von Guthaben:

30	mit	16 524	Frcs. von	belgischen auf französische Kassen,
71	-	29 496	- -	französischen auf belgische Kassen,
20	-	7 827	- -	belgischen auf niederländische Kassen,
38	-	15 980	- -	niederländischen auf belgische Kassen;

b) Auszahlungen:

747	mit	329 964	Frcs. in	Frankreich auf belgische Bücher,
491	-	139 127	- -	Belgien auf französische Bücher,
91	-	55 116	- -	den Niederlanden auf belgische Bücher,
114	-	49 205	- -	Belgien auf niederländische Bücher.

Der An- und Verkauf von Werthpapieren für Rechnung der Sparer hat sich immer mehr entwickelt. Es fanden 1898 14 955 Ankäufe im Betrage von 38 565 400 Frcs. Nennwerth und 7086 Verkäufe im Betrage von 25 780 500 Frcs. statt. Die Zahl der Rentenbücher stieg im Laufe des Jahres von 30 701 mit 139 931 700 Frcs. auf 33 693 mit 152 716 600 Frcs.

Postpäckereiverkehr in den Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern während der letzten Weihnachtszeit. In der letztverflossenen Weihnachtszeit sind über den Postpäckereiverkehr in den Städten des Reichs-Postgebiets mit mehr als 50 000 Einwohnern vom 12. bis einschl. 25. Dezember wiederum Ermittelungen angestellt worden. Danach betrug die Zahl der in den 53 Städten aufgegebenen und eingegangenen Packete 8 122 353, was einer Steigerung gegen das Vorjahr um 362 019 oder 4,7 v. H. entspricht. Von dem Mehr entfallen allein auf Berlin 128 554 Sendungen. Soweit in einigen wenigen Orten ein Rückgang im Vergleiche zum Vorjahre zu verzeichnen war, ist der Grund zum Theil in Verkehrsstockungen zu suchen, welche den Eingang der Packete am Bestimmungsort über den 25. Dezember hinaus verzögerten.

Russisches Postwesen in China. Rufsland besitzt, nach Mittheilungen der »Times« z. Zt. in 60 chinesischen Städten Postämter; auch führt es die Aufsicht über die Poststrafse, die von Kiachta über Urga, Saïr-Ussu durch die Mongolei, sodann über Kalgan und Peking nach Tientsin geht. Auf dieser Strafse werden Briefe von Kiachta nach Tientsin und um-

gekehrt viermal im Monate befördert, während monatlich einmal eine Packetpost zwischen den beiden Orten verkehrt. Die Strafse wird nicht nur von Rufsland, sondern vielfach auch von anderen europäischen Ländern für den Briefverkehr mit China benutzt. Aufser den Postanstalten auf der Linie Kiachta–Tientsin unterhält Rufsland solche in Shanghai, Tschifu, Hangtschau sowie in Tschuguschak und Kuldscha (an der Grenze der Tsungarei). Mit der Vollendung der russischen Eisenbahn nach Ostchina wird eine weitere Vermehrung der Postanstalten eintreten, wie auch schon bei der Besetzung der Kwantung-Halbinsel in Port Arthur, Talienwan und an anderen Plätzen Postanlagen geschaffen wurden. Das Porto für einfache Briefe nach russischen Postanstalten in China beträgt von allen russischen Orten aus nicht mehr, als der innenrussische Tarif festsetzt, nämlich 7 Kopeken.

III. LITERATUR.

Italien. Von Professor Dr. W. Deecke. Dritter und vierter Band der Bibliothek der Länderkunde, herausgegeben von Dr. Alfred Kirchhoff und Dr. Rudolf Fitzner. Verlag von Alfred Schall, Berlin.

Das vorliegende Werk schliefst sich in seinem Aufbaue den von uns früher besprochenen beiden Bänden der Bibliothek der Länderkunde — »Antarktis« von Dr. Fricker und »Die ostafrikanischen Inseln« von Prof. Keller — an. Nachdem ein Ueberblick über Grenzen, Umrifs und die umgebenden Meere gegeben ist, wird das Relief und der geologische Aufbau des Landes in engem inneren Zusammenhange behandelt und als Grundlage für die Darstellung der Hydrographie verwerthet. In gleicher Weise finden Klima, Pflanzenwelt und Thierleben eine eingehende Darstellung. Besonders anziehend ist die Charakteristik der verschiedenen Volksstämme, welche die italienische Nation der Gegenwart gebildet haben, nach ihren physischen und moralischen Wesenszügen. In anregender Darstellung wird dann die Geschichte des Landes behandelt.

Von den weiteren Abhandlungen nimmt das Capitel »Handel, Industrie und Verkehr« unser besonderes Interesse in Anspruch. Die Hauptländer, nach denen gehandelt wird, sind: England, Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Rufsland und Nordamerika. Noch 1886 stand Frankreich an erster Stelle. Der seitdem eingetretene Rückgang des Handels mit Frankreich hat in der Kündigung des französischen Handelsvertrags und dem geringen Absatz am Südrande des Mittelmeers seinen Grund. Während 1886 die Einfuhr von Frankreich nach Italien noch 346,6, die Ausfuhr 416,5, der Gesammtumsatz demnach 763 Millionen Lire betrug, kommen für 1896 nur 287 Millionen Lire in Betracht: 133,7 Einfuhr und 153,7 Ausfuhr. Demgegenüber hat der deutsche Markt an Bedeutung zugenommen und den französischen überflügelt. Das Verhältnifs der Ein- und Ausfuhr zwischen Deutschland und Italien stellte sich folgendermafsen:

1886	129,3 Mill. Lire Einfuhr aus	und 108,1 Ausfuhr nach Deutschland,
1896	144,8 - - - - -	- 160,0 - - - -

Die Industrie ist, abgesehen von dem, was mit den landwirthschaftlichen Gewerben zusammenhängt, in Italien erst in der Entwickelung begriffen. Sie hat ihr Hauptverbreitungsgebiet in Piemont, Ligurien, Lombardei und Venetien sowie im südlichen Campanien. Die erste Stelle nimmt die Seidenspinnerei mit einer Ausfuhr im Werthe von 228 Millionen Lire ein. Sehr wichtig sind ferner die Wollen- und Baumwollfabriken sowie die als eine speziell italienische Industrie zu bezeichnende Strohflechterei. Aufserdem spielen eine gewisse Rolle die an die Schwefel- und Salzgewinnung und an die Korallenfischerei sich anschliefsenden Gewerbe. Eisengiefsereien und Schmelzöfen sind nur in geringer Zahl vorhanden. Bedeutende Schiffswerften sind die Cantieri Orlando zu Livorno und Armstrong bei Pozzuoli. Die vorzüglichen, fast im ganzen Lande verbreiteten Thone haben an vielen Punkten Ziegeleien und Töpfereien hervorgerufen. Ein dem Lande eigenthümliches, besonders im toskanischen Gebiete betriebenes Gewerbe sind ferner die Glasbläsereien. Ein anderes italienisches Gewerbe, das sich internationaler Begünstigung erfreut, ist die Goldschmiedekunst. Auf die interessanten Ausführungen über die Entwickelung und den Stand des Verkehrswesens näher einzugehen, verbietet uns der Raum.

In den folgenden Capiteln wird klargelegt, wie sich Volks- und Staatsleben entwickelt und die heutigen Zustände mit ihren wechselnden Licht- und Schattenseiten gebildet haben. Im Gegensatze zu dem langsamen Emporringen zu höherer Cultur, dem auch eine mangelnde Schulbildung hemmend entgegenwirkt, wird auf das Ueberwuchern der Parteibestrebungen im Parlamente, welches den jungen Staat empfindlich schädigt, und auf die hohe Zahl der Verbrechen hingewiesen. Bemerkenswerth ist weiterhin die Darstellung des Verhältnisses von Papst zu Staat, die Schilderung des religiösen Lebens und der Kirche, deren Einflufs trotz des Abfalls oder der Gleichgültigkeit der gebildeten Kreise in stetem Wachsthume begriffen ist. Das Schlufsstück des trefflichen Werkes bildet eine Schilderung der einzelnen italienischen Landschaften und der bedeutenderen Städte. Zahlreiche sorgfältig ausgewählte und gut ausgeführte Illustrationen und Karten unterstützen den Text auf das wirksamste und geben dem Leser ein umfangreiches Material an die Hand, wie er es in der gleichen Vollständigkeit kaum an anderer Stelle zu finden vermag. Ein übersichtliches Sachregister sowie ein umfangreiches Verzeichnifs der wichtigeren Schriftwerke und Karten über Italien sind als Anhang beigegeben.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 5. März 1900.

Die zweite Berathung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1900 im Reichstage.

Die zweite Lesung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1900 hat, mit Einschlufs des neuen besonderen Etats für die Einführung des Postscheckverkehrs, den Reichstag in der Zeit vom 29. Januar bis 1. Februar beschäftigt, also erheblich weniger Zeit in Anspruch genommen als die Berathungen in den vorhergegangenen letzten Jahren. Zunächst fand die Discussion über die Postscheckvorlage statt, die mit der Ueberweisung an die Budget-Commission endete. Da wir beabsichtigen, über die Ergebnisse dieser Berathungen demnächst im Zusammenhange zu berichten, so beschränken wir uns für heute auf den allgemeinen Postetat.

Zu den Einnahmen ergriff der Berichterstatter der Budget-Commission, Abgeordnete Möller (Duisburg) das Wort, indem er an die Erörterungen in der Commission über die Höhe der Einnahmeansätze bei Titel 1 anknüpfte. »Während sich die früheren Mehreinnahmen der Postverwaltung« — so führte er aus — »zwischen 3 und 4 v. H. bewegten und 1896 4,74 v. H. betrugen, sind sie in den Jahren 1897/98 plötzlich auf 8,54 v. H. gestiegen. Sie haben im letzten Jahre allerdings wieder einen kleinen Rückgang erfahren, nämlich auf 7,76 v. H., der Durchschnitt der 3 Jahre ergiebt aber immerhin noch einen Zuwachs von 7,01 v. H. Hiernach berechnet — das ist der gewöhnliche etatsmäfsige Weg der Berechnung —, würde die Gesammtsumme der Einnahmen 371 190 000 Mark betragen. Statt dessen ist man den vorsichtigen Weg gegangen, nur 366 300 000 Mark einzustellen, also nahezu 5 Millionen weniger.« Redner wies weiter darauf hin, dafs in der Commission Zweifel erhoben worden seien, ob nicht durch die erhebliche Herabsetzung der Posttaxen eine Mindereinnahme zu erwarten wäre; dem sei aber entgegengehalten worden, dafs die zu erwartenden Mindereinnahmen durch die erheblichen Mehreinnahmen in Folge des Wegfalls der Privat-Postanstalten ausgeglichen würden. Sei auch von anderer Seite hervorgehoben worden, dafs diese Mehreinnahmen durch die den Privat-Postanstalten zu gewährenden Abfindungen zum beträchtlichen Theil verbraucht werden müfsten, so habe sich doch schliefslich die Meinung Geltung verschafft, dafs die Ver-

anschlagung eine genügend vorsichtige sei.

Im Uebrigen sei in der Commission der schon wiederholt geäufserte Wunsch nach einer Zerlegung der Einnahmeposition »Post- und Telegraphengebühren« von neuem hervorgetreten, um für eine Klarlegung der Rentabilität der verschiedenen Zweige des Postverwaltungsbetriebs den ersten Anfang zu machen. Andererseits habe man indefs ausdrücklich ausgesprochen, dafs eine solche Klarlegung keineswegs zu einer Taxerhöhung bei denjenigen Zweigen führen sollte, von welchen anzunehmen sei, dafs sie mit Schaden betrieben würden, wie der 50-Pfennig-Packetverkehr. Es sei die Meinung zum Ausdrucke gekommen, dafs dieser Verkehr nur durch die unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Post ermöglicht werde und dafs bei Bezahlung dieser Leistungen das Deficit bei der Packetbeförderung noch gröfser sein würde. Doch habe schliefslich Uebereinstimmung bestanden, dafs eine Anregung zur Aufhebung des 50-Pfennig-Packetportotarifs ebenso wenig gegeben werden sollte wie zu einer Erhöhung der Telegraphengebühren, deren niedrige Bemessung zur Deckung der Ausgaben ebenfalls nicht ausreichte.

Ferner sei das Aversionalverfahren zur Erörterung gekommen, von dem man befürchte, dafs Mifsbrauch damit getrieben würde. Die Reichs-Postverwaltung habe erwidert, dafs die Feststellung der Aversen alle 3 bis 4 Jahre durch Stichproben geschehe und eine Benachtheiligung der Postverwaltung nicht zu besorgen wäre. Während man verschiedentlich die Nothwendigkeit einer Beschränkung der weiteren Ausdehnung der Aversen anerkannte und auf mifsbräuchliche Anwendung des Verfahrens seitens der Einzelregierungen und ihrer Organe hinwies, seien entgegengesetzt Wünsche laut geworden, auch den Selbstverwaltungsbehörden das Verfahren zugänglich zu machen.

Andere Klagen seien darüber erhoben worden, dafs der Briefverkehr zwischen den Berliner Vororten mangelhaft wäre und dafs man innerhalb Berlins keine Eilbriefe und telegraphische Postanweisungen befördern lassen könne; nach den beiden letzteren Richtungen hin sei von der Postverwaltung eine nochmalige Prüfung zugesagt worden.

Gegen die von der Presse verbreitete Mittheilung wegen angeblicher Einführung sogenannter »D« (dringender) Briefe sei theils Widerspruch erhoben, theils habe man zu Gunsten einer solchen Einrichtung auf die damit in anderen Ländern, z. B. England, gemachten guten Erfahrungen hingewiesen. Die Postverwaltung habe erklärt, dafs man keineswegs schon gewillt sei, der Anregung praktische Folge zu geben, und sich die Sache noch überlegen werde. Auf die bei dieser Gelegenheit von der Postverwaltung erhobene Klage, dafs die zunehmende Mannigfaltigkeit in der Form der Briefumschläge zu einer Erschwerung des Betriebs und zu Briefverlusten in Folge Einschiebens in andere Sendungen führe, sei in der Commission die Anregung gegeben worden, die Postverwaltung möge durch Ausgabe von Freicouverts zu einheitlichen Formaten drängen.

Endlich sei von einer Seite die weitere Förderung der Sonntagsruhe gewünscht worden; die grofse Mehrheit der Commission habe aber gemeint, dafs auf diesem Gebiete allen billigen Anforderungen zunächst Genüge geschehen, dafs namentlich durch die Aufhebung des Schalterdienstes an den Nachmittagen eine erhebliche Erleichterung der Beamten herbeigeführt sei und dafs eine weitere Einschränkung des Betriebs den Gewohnheiten des deutschen Volkes nicht entspräche.

Hierauf wurde der Titel genehmigt, ebenso Titel 2. Bei den Titeln 3 und 4, die gemeinschaftlich discutirt wurden, bezog sich der Abgeordnete

Dasbach auf eine vom Reichstage im vorigen Jahre angenommene Resolution: möglichst bald das Bestellgeld der Zeitungen neu zu regeln und zwar in der Richtung, dafs »die Häufigkeit des Erscheinens mehr als bisher und aufserdem das Zeitungsgewicht berücksichtigt werde«. Er führte aus, dafs die bisherige Höhe des Bestellgeldes eine ganz ungerechtfertigte Benachtheiligung der seltener erscheinenden Blätter bedeute. Der Staatssekretär habe eine Reform zugesagt und den Mitgliedern der Commission einen Entwurf vorgelegt, der zwar eine Milderung des seitherigen Mifsverhältnisses enthalte, aber keine ausgiebige: es bleibe immer noch eine Bevorzugung der oft erscheinenden Blätter bestehen, insofern die Gebühr, die von ihnen erhoben werden solle, nicht im richtigen Verhältnisse stehe zu der den seltener erscheinenden Blättern auferlegten Gebühr. Erwünscht sei, dafs die seltener erscheinenden Blätter genau in dem Verhältnisse, in welchem sie weniger oft herumgetragen werden, auch weniger zu bezahlen hätten.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte:

»Ich habe dem Herrn Vorredner zu erwidern, dafs das Gesetz, betreffend die anderweitige Gebührenfestsetzung für die Beförderung der Zeitungen, erst mit dem 1. Januar 1901 in Kraft tritt. Da wir jetzt mit den Ausführungsbestimmungen der anderen, bereits am 1. April in Kraft tretenden Gesetze sehr viel zu thun haben, so ist es thatsächlich nicht möglich, jetzt alle die einschlägigen Verhältnisse gleich klar zu legen und sie dem Bundesrathe zu unterbreiten. Ich glaube voraussagen zu dürfen, dafs voraussichtlich der 1. Januar 1901, spätestens aber der 1. April 1901, der Beginn des neuen Etatsjahrs — denn eine solche Ermäfsigung kann unter Umständen tief in die Etatsverhältnisse eingreifen —, der späteste Termin sein wird, an dem eine anderweitige Festsetzung der Bestellgebühren für Zeitungen ins Leben tritt.

Ich möchte aber dem Herrn Abgeordneten Dasbach bei dieser Gelegenheit noch wieder erneut erwidern, dafs ich die Hereinziehung des Gewichts nicht für möglich halte; denn das heifst, eine Variable construiren für die Normirung des Bestellgeldes der Zeitungen; in dem einen Jahre wiegt die Zeitung so viel, in dem anderen so viel. Das würden Schwierigkeiten sein, die, glaube ich, technisch und praktisch nicht zu überwinden sind. Ich halte die Zahl der Bestellungen, wie auch der Herr Abgeordnete Dasbach nach der einen Richtung hin gesagt hat, für das Motiv, welches die Grundlage bieten mufs. Ich möchte aber auch hervorheben — Herr Dasbach wird mir das zugeben —, dafs gerade diejenigen Zeitungen, welche einmal erscheinen, gewöhnlich umfangreicher sind als die Tagesliteratur, zum Theil wenigstens; die einmaligen Blätter bringen bei dem einen Male mehr. Ich gebe gern zu, dafs der zur Zeit bestehende Tarif kein glücklicher ist und der Abänderung bedarf.«

(Sehr richtig!)

Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) äufserte seine Befriedigung, aus den Worten des Staatssekretärs entnommen zu haben, dafs gleichzeitig mit der Einführung des neuen Postzeitungstarifs auch eine Neuordnung der Zeitungsbestellgebühren geplant sei, da sich dann Publikum und Presse mit einem Schlage in die veränderten Verhältnisse gewöhnen könnten. Dagegen müsse er der Absicht widersprechen, das Zeitungsgewicht bei der Neuordnung der Bestellgebühr aufser Betracht zu lassen. So gut wie für die Zeitungsgebühr lasse sich auch für die Bestellgebühr das Ergebnifs der Ermittelungen zu Grunde legen, die ohnehin von der Postverwaltung bezüglich des Papiergewichts der verschiedenen Zeitungen vorgenommen werden müfsten. Er habe früher vorgeschlagen, es möge die Bestellgebühr

nicht selbständig, sondern in Beziehung zu der Zeitungsgebühr, als proportionale, als procentuale Quote der Postzeitungsgebühr veranlagt werden. Den Einwand, dafs die vorgesehene Grundgebühr als solche die Leistungen der Post im Zeitungsbestelldienste nicht berühre, erkenne er an, auch dafs die Leistungen der Post bei der Zeitungsbestellung sich nach der Zahl der zu verrichtenden Gänge richten. Aber auch das Gewicht der abzutragenden Papierlasten bei dem einzelnen Gange sei von wesentlicher Bedeutung und da meine er denn doch, dafs sich die Zeitungsgebühr sehr wohl als Grundlage für die Bemessung der Bestellgebühr eigne, wenn man die Grundgebühr ausschalte und nur die sonstigen, die Erscheinungsziffer und das Jahresgewicht berücksichtigenden Zeitungsgebühren in Betracht ziehe. Er bitte, die Frage des Zeitungsgewichts bei der Neuordnung des Bestellgeldes nicht auszuscheiden.

Hierauf wurden die beiden Titel, ebenso wie die übrigen Titel der Einnahmen, angenommen.

Bei Titel 1 der fortdauernden Ausgaben theilte der Berichterstatter der Budget-Commission mit, es sei in der letzteren Klage geführt worden, dafs Versetzungen von Postbeamten aus politischen Gründen stattgefunden hätten, namentlich in der Provinz Posen, worauf der Staatssekretär in bestimmtester Weise ausgesprochen habe, dafs weder eine generelle noch eine principielle Verfügung nach dieser Richtung hin bestehe; er müsse sich im Einzelfalle die Prüfung vorbehalten.

Weiterhin habe die Commission auf die im vorigen Jahre nach ihrem Antrage vom Reichstage angenommene Resolution zurückgegriffen, worin die Erwartung ausgedrückt war, dafs gegenüber an sich berechtigten Gehaltsnachforderungen der Postbeamten von der Reichsverwaltung die Einrede der Verjährung nicht geltend gemacht werde. Man habe angefragt, wie sich die Reichs-Postverwaltung zu dieser Frage stelle, da dem Vernehmen nach die fraglichen Nachforderungen noch immer nicht ausgeglichen seien und in Folge dessen angenommen werde, die Postverwaltung wolle dennoch von dem Verjährungsrechte Gebrauch machen. Daraufhin habe der Staatssekretär folgende Erklärung abgegeben:

> »Wie ich in der Reichstagssitzung vom 3. Februar v. J. erklärt habe, hatte die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Schritte gethan, um die Bereitstellung der nöthigen Mittel zur Befriedigung derjenigen ehemaligen Militäranwärter zu erlangen, welche vor dem 1. Juli 1894 zur Probedienstleistung in Assistenten- bz. Postverwalterstellen einberufen worden sind, und — ohne Rücksicht auf die etwa eingetretene Verjährung — auf Grund des Erkenntnisses des Kammergerichts in der Sache des Ober-Telegraphenassistenten Schmidt Anspruch auf Nachzahlung des Unterschieds zwischen den bezogenen Tagegeldern und drei Vierteln des etatsmäfsigen Stelleneinkommens erheben könnten.
>
> Bei den innerhalb der betheiligten Regierungskreise aus diesem Anlasse stattgehabten Erörterungen ist in mafsgebender Weise die juristische Auffassung vertreten worden, dafs das Erkenntnifs des Kammergerichts von rechtsirrthümlichen Voraussetzungen ausgegangen und dafs daher, bevor die Ansprüche der Betheiligten als rechtlich begründet allgemein anerkannt werden könnten, erforderlich sei, einen Urtheilsspruch der höchsten Instanz, nämlich des Reichsgerichts, zu erlangen, welches bisher nur anerkannt habe, dafs die »Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern« die Eigenschaft einer Gesetzesnorm besäfsen, ohne

indefs für einen concreten Fall die Anwendbarkeit auf die in Frage stehenden Ansprüche anzuerkennen. Unter diesen Umständen bleibt nur übrig, den Ausfall eines Erkenntnisses des Reichsgerichts in einem auf Kosten des Reichsficus zu seiner Entscheidung zu bringenden Falle abzuwarten.

Im Uebrigen wird hervorgehoben, dafs alle betheiligten Ressorts darin einig sind, dafs gegen die erhobenen Ansprüche die Einrede der Verjährung nicht geltend gemacht werden soll.«

Redner sprach die Erwartung aus, dafs die in zahlreichen Beamtenkreisen bestehende Beunruhigung in dieser Beziehung durch die Bedeutung dieser Erklärung wesentlich werde herabgemindert werden. Die Commission habe der Hoffnung Ausdruck gegeben, das Erkenntnifs des Reichsgerichts möge dahin ausfallen, dafs die Ansprüche der betheiligten Beamten befriedigt würden, damit eine den Reichtstag jahrelang aufregende Frage aus der Welt geschafft werde.

Der Abgeordnete Singer nahm sodann Veranlassung, sich in heftigen Vorwürfen gegen die Reichs-Postverwaltung zu ergehen. Er habe lebhaft zu bedauern, dafs, obwohl die Auffassung des Staatssekretärs über das Vereinigungsrecht seiner Beamten Jahr für Jahr mit den triftigsten Gründen bekämpft werde, dieser noch immer nicht dazu gekommen sei, das verfassungsmäfsig jedem Bürger zustehende Vereins- und Coalitionsrecht seinen Beamten gegenüber zu respectiren. Leider habe die conservative Seite des Hauses, soweit das Vereinigungs- und Versammelungsrecht sowie politische Rechte überhaupt für andere Bevölkerungsklassen in Frage kämen, nicht das Bestreben und die Neigung, die Unterbeamten mit dem gleichen Mafse zu messen, welches die Herren von der Rechten für sich selbst in Anspruch nähmen. Jene conservative Seite erblicke in dem Staatssekretär den starken Mann, den sie sehnlichst herbeiwünsche, um der Socialdemokratie an die Gurgel zu springen. Es sei dem Staatssekretär gelungen, kraft des ökonomischen Uebergewichts, das er den Unterbeamten gegenüber repräsentire, den Unterbeamtenverband zu erdrosseln. Zum Beweise verliest Redner den unseren Lesern bekannten, im Amtsblatte des Reichs-Postamts veröffentlichten Erlafs vom 25. Mai 1899 wegen der Postunterbeamten-Vereine und bemerkt dazu, wann überhaupt ein derartiger Verband nützlich sei, die Nützlichkeit nicht nur darin bestehen könne, dafs er seine Thätigkeit auf einen bestimmten Ort concentrire, sondern dafs er sich im Gegentheil über das ganze Reich erstrecke, weil die Interessen der Postunterbeamten in allen Theilen des Reichs wahrzunehmen und gleichwerthig seien. Aber abgesehen hiervon müsse das Verlangen des Staatssekretärs, dafs in die Vorstände und sonstigen leitenden Stellen der Vereine nur im Dienste befindliche Mitglieder gewählt werden dürften, als eine unbedingte Verletzung des Rechts der Vereine bezeichnet werden. Aus dem Erlasse könne man nur die Absicht des Staatssekretärs herausfinden, die Unterbeamtenvereine zwar der Form nach bestehen zu lassen, in ihnen aber ein seinen Intentionen gefügiges Werkzeug schaffen zu wollen. Nicht darum handele es sich für ihn, den Beamten unbehelligt die Vertretung ihrer wirthschaftlichen und kameradschaftlichen Interessen zu überlassen, sondern er lasse jede Regung und Thätigkeit, die sich in den Beamtenvereinen gegen seine Verwaltung richte, durch die vorgesetzte Behörde ersticken und unterdrücken. Diese Auffassung stehe mit dem Gesetz in directem Widerspruche. Aber solche Art des rechtswidrigen Eingreifens des Staatssekretärs zeige sich auf allen Gebieten seiner Verwaltung. In welcher Weise die Erdrosselung des Unterbeamtenverbandes erfolgt sei, gehe daraus hervor, dafs der Staatssekretär

nach Veröffentlichung des verlesenen Erlasses einige vom Verbande entsendete Unterbeamte empfangen und dahin bedeutet habe, dafs er nicht um Haaresbreite von seinen getroffenen Anordnungen abgehe; wer in Berlin bleiben und nicht nach Nimmersatt versetzt werden wolle, solle dem Vereine fernbleiben. Auch habe er zur Abschreckung auf die in der Socialdemokratie angeblich herrschende Praxis hingewiesen, wo den armen Leuten die Groschen abgenommen würden, die dann den Führern zu Gute kämen. Wenn es irgend ein Mittel gebe, um die Postunterbeamten, soweit sie bei den Wahlen noch nicht ihrer socialdemokratischen Ueberzeugung Ausdruck gäben, hierzu zu veranlassen, dann sei es das Verhalten des Staatssekretärs gegen seine Unterbeamte. In seiner ersten Versammlung nach jenem Empfange habe der Unterbeamtenverband noch so viel sittlichen Muth und Halt gezeigt, dafs er in geheimer Abstimmung die beantragte Auflösung ablehnte. Erst bei einer weiteren von ängstlichen Gemüthern herbeigeführten öffentlichen Abstimmung sei der Verband mit einer kleinen Majorität für aufgelöst erklärt worden, unter der ausdrücklichen Begründung, dafs man dem Drucke, dem Zwange des Staatssekretärs folge. (Redner brauchte dann wiederum den Ausdruck »Erdrosselung«, was den Präsidenten Grafen von Ballestrem zu der Bitte veranlafste, nicht solche gewaltsame Ausdrücke zu gebrauchen; die erhobenen Beschwerden würden viel gröfseren Eindruck machen, wenn die unter gebildeten Menschen gebräuchliche Ausdrucksweise angewendet würde.) Aber auch nach der Auflösung seien noch Mafsregelungen erfolgt; so sei ein Postbote in Hamburg entlassen worden, weil er die Wochenschrift »Der deutsche Postbote« gelesen sowie für deren Verbreitung in Unterbeamtenkreisen gesorgt, auch Beiträge für das Blatt geliefert und dadurch nach der Auffassung der Ober-Postdirection seine Abhängigkeit von der Verwaltung feindlichen Bestrebungen bekannt habe. Im Gegensatze hierzu dürften die Postbeamten für Bestrebungen, welche der politischen Anschauung des Staatssekretärs Nutzen schaffen und darauf hinausgingen, in sogenanntem Patriotismus die reactionär-conservative Agitation nach Möglichkeit zu fördern, immer belästigt werden. In welchem Mafse alsdann von ihnen verlangt werde, solchen Bestrebungen beizutreten und sie zu unterstützen, davon zeuge das Vorgehen des Ober-Postdirectors Grofskopf in Königsberg, der bei seinen Untergebenen Propaganda für den Flottenverein mache, indem er den Postamtsvorsteher seines Bezirks das Ersuchen habe zugehen lassen, den Beamten und Unterbeamten den Beitritt zum Vereine warm ans Herz zu legen und für die Bildung von Localvereinen zu sorgen. Er habe sogar bestimmt, dafs die Verzeichnisse der Beigetretenen, mit Angabe ihres Jahresbeitrags, ihm zuzusenden seien. Das sei ein Mifsbrauch der Gewalt des Vorgesetzten gegenüber seinen Untergebenen, welcher dem Staatssekretär zu der unumwundenen Erklärung Veranlassung geben sollte, dafs er ein solches Vorgehen seiner Beamten nicht billige und dem Ober-Postdirector eine entsprechende Mittheilung zugehen lassen werde. Ein Mifsbrauch liege ferner darin, dafs die Lehrer in Ostpreufsen zur Agitation und Verbreitung eines conservativen Winkelblättchens herangezogen wurden, bei dessen Zusendung und Empfehlung das Landrathsamt von dem Aversionalverfahren Gebrauch mache. Dieser Mifsbrauch des Aversums zur Versendung nicht amtlicher Schriftstücke oder Drucksachen sollte den Staatssekretär zu einer strafrechtlichen Verfolgung führen und zu einer Auskunft, welche Schritte er gethan, um das Recht der Postverwaltung dem Landrathe gegenüber zu wahren. Nicht minder müsse dagegen Einspruch erhoben werden, dafs bei den Wahlen die Postbeamten in hervorragender Weise durch ihre Vorgesetzten beeinflufst würden zu Gunsten

einer bestimmten politischen Richtung. Von den Wahlen zum Reichstage und zum preufsischen Landtage ganz zu schweigen, seien vor einiger Zeit gelegentlich der Ergänzungswahlen zu der Berliner Stadtverordnetenversammlung die Unterbeamten von den Postamtsvorstehern des betreffenden Bezirks nicht nur angehalten worden, zur Wahl zu gehen, es sei ihnen auch gesagt worden, dafs sie sich wohl denken könnten, wen sie zu wählen hätten, und dafs nicht davon die Rede sein könnte, dafs ein Socialdemokrat gewählt würde. Der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) werde vielleicht in der Lage sein, eine kleine spafshafte Episode zu erzählen, aus der hervorgehe, dafs der Staatssekretär selbst im Kreise seiner Beamten noch nicht als oberster Chef angesehen werde, sondern dafs die Beamten noch einen höheren Chef zu haben glaubten, nämlich den Leiter der conservativ-antisemitischen Communalwahlbewegung in Berlin. Immer wieder müsse das Verlangen gestellt werden, dafs die Postbeamten vor der Zudringlichkeit ihrer Vorgesetzten geschützt blieben. Zu bedauern sei eigentlich, dafs wir in unserem Parlamente nicht englische Einrichtungen haben, sonst würde er als Zeichen äufserster Unzufriedenheit beantragen, dem Staatssekretär 1000 bis 2000 Mark von seinem Gehalte zu kürzen.

Auf die Entschädigung der in ihren Gehaltsansprüchen verkürzten Militäranwärter übergehend, äufserte Redner sein Mifsfallen, dafs der preufsische Finanzminister bz. das preufsische Finanzressort das Hindernifs für die endgültige Regelung der Angelegenheit gewesen seien, die im Bundesrathe die Auffassung zum Durchbruche zu bringen vermocht hätten, dafs die Rechtslage noch nicht ganz geklärt und es immerhin möglich sei, das Reichsgericht werde ein anderes Urtheil fällen. Die Summe, um die es sich handele, sei doch nicht so bedeutend, um die Frage nochmals zum Gegenstande von Processen zu machen, um auf dem Wege juristischer Tüfteleien und Knifflelei vielleicht ein anderes Urtheil herbeizuführen. Jedenfalls möchte der Procefs nunmehr schnell zur Erledigung gebracht werden.

Zum Schlusse kam Redner auf eine frühere Anregung zurück: den Unterbeamten, welche nach dem 1. April 1895 bei der Postverwaltung eine feste Anstellung gefunden haben, die Zeit ihres Dienstes bei Posthaltereien und beim Militär gelegentlich der Feststellung ihres Besoldungsdienstalters anzurechnen. Der Einwand des Staatssekretärs, dafs es sich hier um Leute handele, die aus Privatunternehmungen gekommen seien, könne als stichhaltig nicht anerkannt werden, weil in dem Mafse, wie die Postverwaltung ihre Aufgaben mittelst der Eisenbahnen erfülle, sie die Posthaltereien verringere und die Postillone überflüssig mache. Der Staatssekretär sollte sich der Anregung umso weniger verschliefsen, als mit seiner Zustimmung auf Wunsch des Reichstags gelegentlich des Aufhörens der Privatposten zur Reichspost übertretenden Leute ebenfalls eine Anrechnung ihrer bei den privaten Unternehmungen zugebrachten Dienstzeit erhielten.

Die Ausführungen klangen in die Mahnung aus, die Verwaltung möge bestimmen, was der Dienst erfordere, und über dessen pünktliche Wahrnehmung wachen, aber die Hände fortlassen, wo die unbeeinflufste Ausübung der staatsbürgerlichen Rechte, die Bethätigung der politischen und wirthschaftlichen Ueberzeugung in Frage stände.

Hierauf nahm der Staatssekretär des Reichs-Postamts das Wort zu folgender Erwiderung:

»Meine Herren, meine vorjährigen Ausführungen haben, glaube ich, ein klares Bild gezeitigt von meinen Anschauungen; ich kann dem Herrn Abgeordneten Singer nur wiederholen: auch heute stehe ich noch auf demselben Standpunkte. Ich kann und werde niemals dulden, dafs socialdemokratische Anschauungen innerhalb

der Beamtenschaft der Postverwaltung Platz greifen.

(Bravo! rechts.)

Meine Herren, auch die Speisekarte, welche der Herr Abgeordnete Singer hier Ihnen eben vorgeführt hat, zeigt recht deutlich, wie wenig eigentlich vorzubringen ist,

(Zuruf links),

sondern sie zeigt, dafs ich klar und bestimmt das durchführe, was ich für Recht erachte.

(Sehr richtig! rechts, Zuruf links.)

Ich bin naturgemäfs — nicht den Herren, die hier dem hohen Hause angehören, sondern der Socialdemokratie gegenüber — noch heute der Ansicht: wenn man nicht so oft in den bürgerlichen Parteien verlangte, dafs die Regierung alles thue, sondern die bürgerlichen Parteien sich darauf besännen, was ihre Pflicht ist, — meine Herren, weit fort wären Sie

(Heiterkeit links),

und die Erfolge, die Sie heute glauben gezeitigt zu haben, beruhen meiner Ansicht nach nur auf einer gewissen Schlaffheit. Ich glaube, wenn man nur geradeaus und fest zufafst, werden die Herren sehr bald erkennen, dafs sie auf dem Wege, auf dem sie sich befinden — wo sie immer sagen: gleiches Recht, aber nur den Gegnern das gleiche Recht nicht zugestehen wollen —, nicht weit vorwärts kommen.

(Sehr richtig! rechts.)

Meine Herren, Sie wollen das Recht haben, sich überall einzunisten

(Heiterkeit bei den Socialdemokraten);

Sie treiben Ihre Organisationen so weit, um den Einflufs zu gewinnen. Sehen Sie z. B. die Wahlen zu den Gewerbegerichten an, verfolgen Sie einmal, wie Sie dort agitiren, und wie Sie die Massen antreiben, die oft gar kein Interesse daran haben.

(Widerspruch bei den Socialdemokraten.)

Die Führer haben lediglich immer den Wunsch, sich in den Vordergrund zu schieben.

Nun, meine Herren, komme ich zur ersten Sache, zur Auflösung des Unterbeamtenvereins. Was war der Unterbeamtenverein? Nur eine Stätte für Leute, die nichts zu thun hatten und dort Agitationen trieben

(Widerspruch bei den Socialdemokraten — sehr richtig! rechts);

denn wenn es wirklich Beamte waren, wie ich in meinem Erlafs es für den Vorstand gefordert hatte, so waren sie eben ganz naturgemäfs auf dem realen Boden. Das war aber nicht der Fall. Inzwischen habe ich ja gewisse Fäden erhalten, die mir gezeigt haben, wie Sie versuchten, als ein Wolf in Schafskleidern dort einzudringen

(Heiterkeit)

und den Versuch zu machen, auch einen gewissen Einflufs zu gewinnen. Das, meine Herren, entspricht nicht meinen Auffassungen und ich habe mich verpflichtet gefühlt, klar, fest und bestimmt eine Stellung zu nehmen. Ich bin aber auch dem hohen Hause gegenüber verpflichtet, Rechenschaft zu geben über gewisse Auslassungen, die bei der Auflösung mitgespielt haben, um zu zeigen, dafs in diesem Falle die Beamten klüger waren als gewisse Rathgeber.

Wie liegt es? Die Unterbeamten haben ihre Gehaltsentwickelung immer innerhalb eines Ober-Postdirectionsbezirks; sie werden nur in ganz aufsergewöhnlichen Fällen aus einem Bezirk in den anderen versetzt. Diese Unterbeamten hängen naturgemäfs nach ihren ganzen Familienbeziehungen an der Scholle; sie haben in kleineren Orten ein Häuschen, einen gewissen Grundbesitz. Alle diese Leute haben ganz zweifellos das Bestreben, nicht von der Heimath wegzukommen. Wie ich z. B. hier den Unterbeamten des Ober-Postdirectionsbezirks Berlin die nackte Frage vorlegte: habt ihr den Wunsch, aus Berlin herauszukommen? — so war die Antwort einfach: nein! Also dieser grofse Unterbeamtenverband wollte wohl eine Gemeinschaft Aller

construiren, aber die Verwaltung sollte die Beamten dann nicht versetzen können, wie sie wollte. Ich sagte: wollt ihr den grofsen Verband, dann bin ich auch frei, jeden von euch zu versetzen, wohin ich will. Da sagten sich in praktischer Erwägung die Leute: nein, wir bleiben lieber in unserem Bezirk, als dafs wir, wer weifs wohin, versetzt werden. Also es handelt sich nicht um Versetzungen nach Nimmersatt, sondern wenn die Unterbeamten glaubten, einen grofsen Verband haben zu müssen, dann mufsten sie auch die Consequenzen tragen, dafs die ganzen Verhältnisse im Deutschen Reiche gleiche sind; dafs sind sie aber thatsächlich nicht. Sehen sie sich Ihre Verbände an, die sich über weite Gebiete erstrecken. Sie müssen selber zugeben, dafs die Verhältnisse in einem Orte des Ostens andere sind als in einem Orte des Westens, und man in Folge dessen einen solchen Mischmasch nicht treiben soll, sondern dafs das, was ich in meinem Erlafs auch ausgesprochen habe, das Richtige ist. Ich beschränke nicht die Coalitionsfreiheit, sondern ich sage nur, auf gesunder Basis soll sich Gleich mit Gleich zusammenthun und nicht Berlin mit den einfachen Verhältnissen z. B. des Ober-Postdirectionsbezirks Gumbinnen.

(Sehr richtig! rechts.)

Darin liegt der Schwerpunkt der ganzen Sache und wie die Unterbeamten das erkannten, da haben sie sich gesagt: wir wollen hier bleiben, wir lösen uns auf. Ich kann mich, da ich leider das Exemplar des »Postboten« zur Zeit nicht hier habe, nur beziehen auf den Bericht eines mir keineswegs freundlich gesinnten Blattes »Der deutschen Reichspost«, eines affiliirten Blattes des »Postboten«, wie ich glaube. Der Abgeordnete Singer behauptete nämlich, die Unterbeamten hätten zuerst in geheimer Sitzung die Auflösung abgelehnt, und erst als ich eine öffentliche Sitzung gefordert hätte, wäre die Auflösung erfolgt. Meine Herren, ich habe mich jeder weiteren Beeinflussung enthalten. Ich habe vor dem Verbandstage nicht etwa die betreffenden Postschaffner aufgefordert, zu mir zu kommen, sondern umgekehrt. Ich befand mich auf einer Dienstreise und erhielt die Nachricht, die Herren wünschten mich zu sprechen; ich bin darum zurückgekommen und habe ihnen offen meine Meinung gesagt. Nach diesem Berichte, der hier auch dem Herrn Abgeordneten Singer zur Verfügung steht, sind am ersten Tage 18 Stimmen für und 13 gegen die Auflösung abgegeben worden. Ich kann mich nur auf diesen Bericht berufen, da ich mich selbst nicht weiter um die Sache gekümmert habe, so dafs also von einer Beeinflussung in öffentlicher Sitzung, wo Jeder hätte seinen Mann stehen müssen, keine Rede sein kann. Nein, die Beamten erkannten, dafs ich die Verhältnisse richtig beurtheilte, und deswegen löste sich der Verband auf, vielleicht zum Bedauern einiger Agitatoren und Führer, die bis dahin eine gewisse Bezahlung aus dem Verbande erhalten hatten. Ich kann daher nur immer wieder anführen: ich anerkenne dankbarlichst, dafs die Unterbeamten sahen, ich hatte Recht, und dafs nicht etwa der Druck der Verwaltung, sondern das Wort eines Mannes, der eine reiche Erfahrung, glaube ich, in diesen Verhältnissen besitzt, das bewirkt hat. Und, meine Herren, Sie werden es doch nicht von der Hand weisen: ich bin überzeugt, es sind eine Menge Herren, die aus voller Ueberzeugung Socialdemokraten sind, aber darüber täuschen Sie sich selbst nicht, Sie haben auch eine ganze Menge, die es aus Beruf sind.

(Sehr richtig! rechts. Heiterkeit bei den Socialdemokraten.)

— Gewifs, sehen Sie doch Ihre Listen durch, wenn auch der Herr Abgeordnete Bebel lacht, es wird Ihnen manchmal nicht ganz angenehm sein, die klare Wahrheit zu hören, Sie werden sie zu bemänteln suchen, aber werden es, wenn Sie gerade aussprechen, doch zugeben, dafs es unter Ihnen zweifellos auch solche Herren giebt, die

berufsmäfsig agitiren, die sich von solchen Vereinen Zuwendungen machen lassen und ihr Einkommen verbessern, während sie sonst vielleicht als pensionirte Beamte dasitzen würden. Meine Herren, ich kann es Ihnen nicht verdenken; aber umgekehrt halte ich solche Leute doch nicht für die richtigen Führer von Beamten.

(Sehr richtig! rechts.)

Dann, meine Herren, handelt es sich ja hier nicht um politische Vereine, sondern um Beamtenvereine. Ich frage die Herren Socialdemokraten: würden Sie in einem socialdemokratischen Vereine vielleicht zum Vorsitzenden einen conservativen Mann wählen?

(Heiterkeit.)

Ich glaube das nimmer. Ja, wenn sich andere Vereine bilden, die gehen mich nichts an. Aber wenn sich ein Beamtenverein bildet, da mufs doch ein Beamter der Vorsitzende sein. Das ist meiner Ansicht nach naturgemäfs, sonst könnten sich ja die Leute zu irgend etwas anderem zusammenthun. Aber das war eben der Punkt, wo ich gewissermafsen Leute traf — das wufste ich sehr wohl —, die es eben gern als Nebengeschäft betrieben, statt dafs die Beamten, wenn sie es für erforderlich halten, es selbst machen und nicht dazu erst andere Leute kommen lassen oder bezahlen. Soweit die Frage der Unterbeamten!

Ich komme zu der zweiten Frage, die betrifft einen Ober-Postdirector, der in der Flottenagitation gewisse Rundschreiben erlassen hat. Meine Herren, es bedarf wahrlich nicht der Aufforderung des Herrn Abgeordneten Singer, damit ich meine Pflicht thue. Die habe ich, sowie die Sache zu meiner Kenntnifs gekommen ist, gethan: ich bin nicht damit einverstanden gewesen und habe das Erforderliche verfügt. Das ist eben der Unterschied. Sie glauben, ich soll erst warten, bis Sie mich anstofsen.

(Lachen bei den Socialdemokraten.)

Nun, meine Herren, was ich für Rechtens erachte, das thue ich allein

(Bravo! rechts);

dazu brauche ich wahrlich nicht Ihre Aufmunterung.

Was nun die Frage des Aversums anlangt, so ist ein Fall aus Ostpreufsen angeführt worden. Die Postverwaltung kümmert sich nicht um den Inhalt der Briefe. Nachdem aber die Sache zur Sprache kam, habe ich Veranlassung genommen, bei dem betreffenden Regierungspräsidenten anzufragen: ist nach Deiner Ansicht dies unter das Aversum zu begreifen? Er hat mir mit ja geantwortet. Die Sache ist im vorigen Jahre bereits zur Erörterung gekommen. Ich kann nur wiederholen: nach der zwischen der Reichs-Postverwaltung und der preufsischen Staatsregierung getroffenen Vereinbarung ist der Vermerk »Frei laut Aversum« nicht allein bei den rein dienstlichen Postsendungen, sondern in allen denjenigen Fällen anwendbar, in welchen das Porto früher aus der preufsischen Staatskasse bestritten und bei der Vereinbarung der Portopauschsumme in letztere mit eingerechnet worden ist. Der Regierungspräsident hat erklärt, dafs das zutreffe; ich habe kein Recht, daran zu zweifeln.

Weiter komme ich nun zu der Frage, die ja auch schon von der Budget-Commission und im vorigen Jahre auch vom hohen Hause behandelt worden ist, der Frage, wie weit einige Postbeamten der Militäranwärterklasse aus der diätarischen Beschäftigung bei der Postverwaltung noch Nachforderungen an die Postverwaltung geltend machen können. Ich habe in der Budget-Commission bereits erklärt: es ist für keinen Verwaltungschef angenehm, mit seinen nachgeordneten Beamten in Processe verwickelt zu werden. Sie können sich also denken, dafs von meiner Seite alles geschehen ist, was möglich ist, um die Sache beizulegen. Der Herr Abgeordnete Singer sprach von Einflüssen des preufsischen Herrn Finanzministers. Das trifft nicht zu,

sondern, meine Herren, Deutschland ist ein Bundesstaat und der Bundesrath hat es für erforderlich erachtet, dafs, weil noch Zweifel in der Sache sind, weitere Fälle zur Entscheidung kommen. Die Herren sehen, wie die Rechtssprechungen verschieden sind. In einer analogen Sache ist jetzt in Elsafs von einem dortigen Gericht eine Entscheidung ergangen, die ganz conträr der Entscheidung des Kammergerichts ist; sie ist vielleicht inzwischen auch den Herren zugegangen. Wir müssen also, um zu wissen, was Rechtens ist, die Sache bis an das Reichsgericht treiben. Sie haben ja auch gehört, dafs die verbündeten Regierungen erklärt haben: wir werden von dem Verjährungsrechte keinen Gebrauch machen.

Was weiter die Frage wegen Anrechnung der Militärdienstzeit anlangt, so möchte ich die Aufmerksamkeit des Herrn Abgeordneten Singer auf Verhandlungen des Reichstags hinlenken, die vor meiner Zeit stattfanden. In Nummer 29 der Drucksachen der 10. Legislaturperiode ist bereits auf den Beschlufs des Reichstags gesagt:

> Der Bundesrath hat den Beschlufs dem Reichskanzler überwiesen. Die Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter erfolgt bei der Post nach denselben Grundsätzen wie bei anderen Verwaltungen. Eine weitergehende Einrichtung als bisher kann nach den Ergebnissen der zwischen den betheiligten Ressorts geflogenen Erörterungen nicht stattfinden.

Es ist also nach dieser Richtung schon eine Aussprache erfolgt. Ich brauche daher auf die Sache nicht näher einzugehen.

Nun, meine Herren, stellt mir der Herr Abgeordnete am Schlusse seiner Rede auch noch von anderer Seite eine sehr komische Episode in Aussicht. Ich bin darauf neugierig. Nachdem die Herren bereits in der Budget-Commission Anlafs genommen haben, mich darauf hinzuweisen, es wären in Berlin Wahlbeeinflussungen vorgekommen, habe ich mich in dieser Sache genau zu orientiren versucht. Was von anderer Seite noch vorgebracht werden wird, weifs ich nicht. Ich werde mir meine Antwort darauf vorbehalten müssen; aber das kann ich dem Herrn Abgeordneten Singer nur sagen: nach meinen Erhebungen sind thatsächlich keine Wahlbeeinflussungen vorgekommen. Meine Herren, dafs ein Reichsbeamter Pflichten gegen das Reich hat, darüber ist kein Zweifel. Ich habe das ganz klar schon am Eingang erklärt. Ich halte es für unmöglich, dafs ein Reichsbeamter eine socialdemokratische Stimme abgiebt.

(Bravo! rechts. Lachen bei den Socialdemokraten.)

— Jawohl, der Herr Abgeordnete Singer sagte mir freilich, ich triebe meine Leute in ihr Lager; dann seien Sie doch zufrieden, Herr Abgeordneter. Ich fürchte aber, wenn dem so wäre, so würden Sie still sein und sich freuen, dafs ich Ihr Mitarbeiter bin; weil ich Sie aber treffe, darum klagen Sie.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich stehe fest auf dem Boden, wie ich im vorigen Jahre gesagt habe, in Ihrem erträumten Zukunftsstaate werden Sie mich nie an diese Stelle stellen, aber seien Sie überzeugt: so lange Seine Majestät mich an dieser Stelle läfst, giebt es mit meiner Zustimmung keine Herren von Ihrer Gesinnung in meiner Verwaltung.«

(Lebhaftes Bravo! rechts. Lachen links.)

Abgeordneter Dr. Müller (Sagan) bemängelte, dafs, abgesehen von dem Berliner Unterbeamtenverein, auch in der Provinz derartige Vereine unterdrückt worden seien, obwohl sie ihre Thätigkeit auf einen Bezirk beschränkten. Ob unter solchen Umständen noch von der Coalitionsfreiheit der Unterbeamten die Rede sein könne, überlasse er dem Urtheile des Hauses. Nachdem es bei anderer Gelegenheit als unmoralisch bezeichnet worden sei, ein Verbindungsverbot für poli-

tische Vereine aufrecht zu erhalten, sollte auch die Postverwaltung ihren Angestellten dasjenige Mafs von Bewegungsfreiheit gönnen, welches sonst allen Staatsbürgern gewährt werde und gewährt werden müsse, damit sie überhaupt von ihren staatsbürgerlichen Rechten Gebrauch machen können. Auch gegen den »Deutschen Postboten« sei in einer der Würde der Verwaltung nicht entsprechenden Weise vorgegangen worden, indem man über ihn angeblich einen Inseratenboykott verhängt habe, welcher die Gewerbetreibenden in ihrer Thätigkeit schädige. Dafs Wahlbeeinflussungen getrieben würden, ergebe wiederum der vom Abgeordneten Singer herangezogene Fall bei der Berliner Stadtverordnetenwahl, wo sich in dem Wahllocal ein Postbeamter, der sich für einen Angestellten des Postfuhramts ausgab, in der Nähe des Wahltisches aufgehalten habe, um jeden uniformirten Postunterbeamten zu empfangen, zum Wahltische zu geleiten und dem Wahlvorstande gegenüber zu recognosziren. Der Beamte habe der Wahlhandlung beigewohnt, sei also in der Lage gewesen, die Stimmabgabe zu überwachen, und das Ergebnifs dieser Abstimmung sei merkwürdiger Weise bei allen Postunterbeamten das gleiche gewesen. Auf die Frage, ob er auf Anordnung seiner Behörde die Wahl überwache, habe er als denjenigen, dessen Autorität er sich gefügt, einen bekannten Stadtverordneten bezeichnet. Darin liege eine Einmischung in den Machtbereich des Staatssekretärs, gegen den sich zu verwahren, dieser selbst ein Interesse habe. Die Verwaltung sollte frei bleiben von jeder Art politischer Beeinflussung. — Wenn in diesem Jahre unterlassen sei, die vorjährige Resolution wegen der Stellenzulagen (besondere etatsmäfsige Stellen mit entsprechend erhöhtem Diensteinkommen, anstatt der jetzt eingestellten widerruflichen nicht pensionsfähigen Stellenzulagen) erneut zu beantragen, so geschehe es nur auf die Erklärung des Staatssekretärs hin, dafs die Frage noch nicht abgeschlossen sei. — Bei Anrechnung der Postillonsdienstzeit werde mit Unrecht ein Unterschied gemacht, je nachdem die Dienstleistung bei einer reichseigenen Posthalterei oder einer Privat-Posthalterei stattgefunden habe; der Dienst sei derselbe und der Mensch derselbe. Ueberhaupt sollte der Staatssekretär den Unterbeamten gegenüber entgegenkommender sein, wie er es auch bei den Assistenten gethan. Die Wünsche dieser Beamtenklasse seien im Grofsen und Ganzen erfüllt und es bestände bei ihr heute eine lange nicht dagewesene Zufriedenheit. Wegen Aenderung der Gehaltsstufen der Assistenten (vergl. Archiv vom vorigen Jahre, S. 434) habe sein Freund Eickhoff in der Budget-Commission eine Resolution eingebracht, die dort einstimmig Annahme gefunden habe. In der Frage der Vorenthaltung der den früheren Militäranwärtern zustehenden Bezüge sei zu bedauern, dafs sich an irgend einer Stelle der verbündeten Regierungen ein fiscalisches Herz beschwert gefühlt habe darüber, dafs nun die Beamten ihr gutes Recht bekommen sollen auf Grund des in der Volksvertretung zum Ausdrucke gekommenen allgemeinen Rechtsbewufstseins. Zwar habe man den Einwand der Verjährung fallen gelassen, aber die verbündeten Regierungen thäten wohl daran, um der Würde des Reichs willen auch alle sonstigen Einwände fallen zu lassen und zu geben, was sie zu geben schuldig seien. Das Geheimnifs liege offen zu Tage. Die Entscheidung würde zurückwirken auf die preufsische Eisenbahnverwaltung und deswegen wolle man die Rechtsfrage durch alle Instanzen entscheiden lassen. Dem Staatssekretär sei ein Vorwurf nicht zu machen.

An der Personalreform sei zu bemängeln, dafs die Anforderungen für die Ablegung der Sekretärprüfung wesentlich höher gestellt seien als die früheren Ansprüche an die Eleven. Dies möge zwar an sich gerechtfertigt sein, aber nicht zu billigen wäre, dafs

den alten Assistenten nur $1\frac{1}{4}$ Jahre für die Vorbereitung auf die Prüfung gelassen werde. Nach Gerechtigkeit und Billigkeit sollte man ihnen eine längere Frist einräumen, zumal sie sich in ihren wenigen freien Stunden in ihrer Häuslichkeit vorbereiten und das Fehlende autodidactisch aneignen müfsten. Auch sei — noch dazu bei der beabsichtigten anderweitigen Gestaltung der Laufbahn der Telegraphenbeamten von der der Postbeamten — nicht zu verstehen, dafs bei der Postsekretärprüfung über eine Menge von Telegraphenapparaten examinirt werden solle, welche die Leute in ihrer langjährigen einseitigen Beschäftigung im Postdienste niemals vor Augen bekommen hätten. Andererseits biete die erhöhte Anforderung, auch in Bezug auf die neueren Sprachen, einen Grund mehr, die Vorbereitungszeit für die Sekretärprüfung zu verlängern. Die Verwaltung sollte die Frist auf mindestens zwei Jahre bemessen, um nicht die Vermuthung aufkommen zu lassen, als habe sie die Zulassung der Assistenten zur Sekretärprüfung nur zum Scheine gewährt. Ferner wünsche er zu wissen, ob die Assistenten, welche s. Z. die abgekürzte Postsekretärprüfung abgelegt, dann aber auf die Anstellung als Postsekretär verzichtet haben und jetzt Sekretärstellen erlangen möchten, eine nochmalige, den neuen Vorschriften entsprechende Prüfung ablegen sollen. Eine solche Anforderung würde nicht zu billigen sein.

Was das Wohnen der Berliner Beamten in den Vororten anlange, so habe der preufsische Minister der öffentlichen Arbeiten für die Beamten seines Ressorts die Bestimmung getroffen, dafs es für sie zur Verlegung des Wohnsitzes bis zu bestimmten Grenzorten einer vorherigen besonderen Erlaubnifs nicht bedürfe, dafs vielmehr eine einfache Anzeige von der erfolgten Verlegung des Wohnsitzes nach aufserhalb genüge. Was bei anderen Betriebsverwaltungen möglich sei, sollte auch die Postverwaltung ihren Beamten nicht verweigern und sich mit derselben einfachen Form begnügen.

Nachdem Redner weiter bemerkt hatte, dafs sich hinsichtlich der etatsmäfsigen Anstellung der Assistenten die Verhältnisse verschlechtert hätten, kam er ausführlich auf die Bedingungen für die Zulassung zur mittleren Postbeamtenlaufbahn zu sprechen. Wie schon im vorigen Jahre gipfelten seine Darlegungen darin, dafs die Reife für die Untersecunda, sei es eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder irgend einer anderen Anstalt, keine abgeschlossene Bildung darstelle und dafs nichts schlimmer sei, als ein so lückenhaftes Wissen, wie es ein Obertertianer, der als solcher die Schule verlasse, mit sich ins Leben hineinnehme; mit einem solchen Menschen sei weniger anzufangen als mit einem guten Volksschüler, der weniger Mannigfaltiges, aber etwas Tüchtiges und Abgeschlossenes gelernt habe. Nachdem durch die neuen Lehrpläne die Frage der Schulreform in Flufs gebracht sei, sollte der Staatssekretär die Dinge sich doch entwickeln lassen, ohne seinerseits noch daran zu rühren. Der Einwand, dafs Bewerber mit besserer Schulbildung nicht genügend vorhanden waren, um den Bedarf für die Assistentenlaufbahn zu decken, sei als zutreffend nicht anzuerkennen.

In seinen weiteren Ausführungen knüpfte der Abgeordnete eine absprechende Kritik an das Markenbild auf den neuen Postwerthzeichen, das er in graphischer Beziehung als sehr minderwerthig bezeichnete, und wies ferner darauf hin, dafs die Postverwaltung bei den Erörterungen über die D-Briefe der Budget-Commission erklärt habe, sie werde vielleicht gezwungen werden, auf diese Einrichtung zurückzugreifen, wenn von Seiten der Eisenbahnverwaltungen noch weitere und gröfsere Schwierigkeiten in Bezug auf die Mitnahme der Postbeiwagen gemacht werden sollten. Aus einem von ihm verlesenen Erlasse des

Ministers der öffentlichen Arbeiten, wonach unter gewissen Verhältnissen die Beförderung von Postbeiwagen in den Personenzügen ausgeschlossen werden soll, leitete Redner die Befürchtung her, dafs die Postbeiwagen in die Güterzüge eingereiht werden würden; in einer Zeit, die angeblich im Zeichen des Verkehrs stehe, von dem Gaule der Personenzugbeförderung auf den Esel der Güterzugbeförderung herabzuklettern, sei doch wahrlich kein Fortschritt. Es scheine, als ob die Eisenbahnverwaltung es darauf anlege, die Postverwaltung aus ihrem Betriebe heraus zu chikaniren. Die von der »Köln. Volksztg.« gemeldeten Vorgänge bei dem Bischweiler Eisenbahnunglücke deuteten ebenfalls dahin, dafs die Eisenbahnverwaltung die Postwagen als Wagen minderen Werthes betrachte. In den von jenem Unglücke heimgesuchten Zuge sei ein sog. Schutzwagen überhaupt nicht eingestellt, vielmehr der Postwagen unmittelbar hinter der Locomotive eingereiht gewesen. Ebenso werde darauf hingewiesen, der Cölner Mittags-D-Zug sei derart zusammengesetzt, dafs der Postwagen, entgegen den ausdrücklichen Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, ohne Schutzwagen unmittelbar hinter der Maschine laufe und dafs auf den weiter angehängten Packwagen der Speisewagen folge mit seinem weit gröfseren Gewichte, das im Falle einer Entgleisung oder eines Zusammenstofses die leichter gebauten Wagen unfehlbar zerdrücken müsse. Früher seien die Postwagen von den Eisenbahnverwaltungen angeblich besser behandelt worden. Es würde zu bedauern sein, wenn in dieser Hinsicht etwa eine Aenderung eingetreten wäre, nachdem die Eisenbahnverwaltung der Fürsorge für verunglückte Postbeamte auf Grund des Haftpflichgesetzes vom 7. Juli 1871 überhoben sei.

Im Allgemeinen sei es bei der Postverwaltung auf einzelnen Gebieten im verflossenen Jahre ein wenig besser geworden, und man dürfe — abgesehen von den Unterbeamtenfragen, die dringend einer anderen Behandlung bedürften — vielleicht hoffen, aus der Stockung früherer Jahre herauszukommen. Freilich seien die im Fernsprechwesen betretenen Wege nicht gerade die besten. Die Fernsprechverbindungen liefsen trotz hoher Gebühren weit mehr zu wünschen übrig als in anderen Ländern, was zum Theil an den Apparaten zu liegen scheine. Offen anzuerkennen sei, dafs unter der Verwaltung des jetzigen Staatssekretärs eine Besserung stattgefunden habe, nachdem der Wettbewerb schärfer geworden sei als früher. Das lasse erfreulicher Weise erkennen, dafs ein frischer freier Wind im Reichs-Postamte wehe, doch müsse davor gewarnt werden, die Bedingungen für die Lieferung der Apparate allzu hoch zu schrauben und die Preise allzu tief zu drücken. Werde der Kreis der Lieferanten für diese aufserordentlich kostspieligen Apparate, beispielsweise für Schaltbretter, noch weiter verengert, dann bestehe die Gefahr, dafs die schliefslich übrig bleibenden wenigen Firmen für solche Lieferungen sich zu einem Ringe vereinigen, dem dann die Postverwaltung auf Gnade oder Ungnade ausgeliefert sei. Andererseits sei zu wünschen, dafs trotz aller Rücksicht auf die einheimische Arbeit Sorge getragen werde, auch die Fortschritte der auswärtigen Technik unserer Verwaltung zugänglich zu machen.

Redner schlofs seine Ausführungen mit der Anregung, wie in Bayern, so auch im Reichs-Postgebiete Ferngespräche den Theilnehmern nur dann in Rechnung zu stellen, wenn sie wirklich zu einem Ergebnisse geführt haben.

Die Entgegnung des Staatssekretärs lautete:

»Meine Herren, ich halte mich für verpflichtet, auf eine grofse Reihe von Fragen, welche der Herr Vorredner berührt hat, direct zu antworten, weil, wenn ich erst in späterer Zeit Ge-

legenheit nähme, zu antworten, die einzelnen Momente von mir vielleicht nicht so festgehalten werden können, wie es mir doch wünschenwerth erscheint.

Zunächst — mit dem Ende beginnend — wurde mir vorgehalten, dafs für nicht zu Stande gekommene Ferngespräche in Bayern keine Gebühren mehr erhoben werden. Ich kann dem Herrn Abgeordneten die Zusicherung geben, dafs es in meiner Absicht liegt, sie vom 1. April ab auch bei uns fallen zu lassen.

(Bravo! in der Mitte und links.)

Sodann möchte ich auf die Angelegenheit der Wahlbeeinflussung eingehen. Ich bin dem Herrn Abgeordneten dankbar, dafs er mir gestern bereits eine bezügliche Notiz hat zugehen lassen, so dafs ich in der Lage war, mich über die Sache zu orientiren, die sich naturgemäfs meiner Kenntnifs völlig entzogen hat. Der Herr Abgeordnete ist auch so freundlich gewesen, mir einen Mann, der darüber Auskunft geben könne, namhaft zu machen. Ich habe nicht verfehlt, den Herrn zu bitten, sich doch vernehmen zu lassen, was auch geschehen ist. Es handelte sich um die Wahl eines Stadtverordneten im Stadtbezirke 215. Es sollte ein Postinspector des Postfuhramts oder etwas Aehnliches — so lautete wenigstens der Zettel, den ich hatte — sich dort aufgehalten und die Wahl überwacht haben. Wie ist es nun gewesen? Es war der Hauswart des Postfuhramts. Seit dem Jahre 1887 wird der Hauswart zur Wahl hingeschickt, um die Postillone zu legitimiren, die ihre Einladungen verloren haben. Ebenso legitimirt er die, welche ihre Vorladung vergessen haben, wie das auch von anderer Seite geschieht. Ich bin selbst bei solchen Wahlen noch nicht gewesen; die Herren werden es vielleicht noch näher wissen. Das Wahlcomité hat sich ausdrücklich mit diesem Legitimationsverfahren einverstanden erklärt.

Abweichend von früheren Jahren forderte aber diesmal der Wahlvorsitzennde mich auf, ich solle mit jedem Postillon, der die Einladung nicht hätte, an den Wahltisch herantreten, um ihn zu legitimiren,

hat der Hauswart nun weiter verhandlungsschriftlich erklärt. Es haben 200 Postillone gewählt, von denen 40 bis 50 die Einladung vergessen hatten; diese hat er legitimirt. Das ist der Hergang. Das soll nun die Wahlbeeinflussung sein. Mir war diese Auslassung nicht genügend; ich liefs also den Gewährsmann des Herrn Abgeordneten, Herrn Glück, bitten, zu sagen, was er wüfste. Er erklärte — seine Vernehmung mit Unterschrift steht hier zur Verfügung —:

> Es ist mir nicht bekannt geworden, dafs der betreffende Beamte des Postfuhramts, welcher mir als der Hauswart Seele bezeichnet wird und den ich wieder erkenne —

— ich habe ihn confontriren lassen —,

> die Postillone durch Worte beeinflufst habe, ihre Wahl in bestimmter Richtung abzugeben. Ich habe nebst anderen Besuchern des Wahllocals Anstofs daran genommen, dafs Seele sich, nachdem er die Postillone legitimirt und an den Wahltisch begleitet hatte, neben den Postillonen an dem Tische bis zur Abgabe ihrer Stimmen aufgehalten hat. — —

Meine Herren, was hat hier nun ein Hauswart mit der Wahlbeaufsichtigung und Wahlbeeinflussung zu thun? Ich meine, man kann doch wirklich eine Sache nicht mehr aufbauschen! Mir liegt die Sache von Herrn Glück unterschrieben vor. Ich habe die Verpflichtung gefühlt, dem Hause davon Kenntnifs zu geben, damit Sie sehen, wie oft die Verwaltung verdächtigt wird, als wenn sie ihre Unterbeamten besonders beaufsichtigen liefse. Wie oft nicht im Leben, wenn eine Wahl anders ausgeht, als man gewünscht hat, sucht man bei anderen die Schuld!

(Sehr richtig! rechts.)

Auch aus den Vernehmungen über den Moabiter Fall, der in der Commission berührt wurde, habe ich den Eindruck gewonnen, dafs die sämmtlichen Vorsteher es abgelehnt haben, in irgend einer Weise ihre Beamten zu beeinflussen. Die Beamten haben richtig gehandelt.

Von dem Herrn Abgeordneten Dr. Müller ist dann sehr eingehend über die Frage der Schulbildung docirt worden, ich fürchte, meine Herren, der Reichstag ist nicht der richtige Ort hierfür.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich habe mich hier an bestehende Verhältnisse anlehnen müssen. Ich habe schon in der Budget-Commission erklärt, mir wäre es am liebsten, wir hätten in Deutschland eine wirkliche Volksschule mit einem neunklassigen Cursus, der eine abgeschlossene Bildung giebt.

Ich hoffe mit den Herren Abgeordneten, dafs man in Deutschland eine andere Gestaltung unseres Schulwesens vornimmt. Aber ich glaube, nach dieser Richtung gehört die Materie nicht vor den Reichtag, sondern vor die einzelnen Landtage. Ich habe nur die Pflicht, mich an die bestehenden Organisationen anzulehnen. Mit dem Herrn Abgeordneten befinde ich mich in Uebereinstimmung in dem Punkte, dafs auch ich die Halbbildung für das allerschlimmste in jedem Stande halte.

(Zuruf links.)

Sie zu beseitigen, liegt aber nicht in meiner Macht, sondern das ist die Sache der Schulverwaltung. In Baden z. B. sind wieder andere Verhältnisse wie in Preufsen.

Was dann das Examen betrifft, so ist gesagt worden, $^5/_4$ Jahre wären zu kurz. Ich bin der Meinung, wenn den älteren Herren, die sagen, in $^5/_4$ Jahren werden wir das nicht lernen, längere Zeit Ausstand gegeben wird, so werden sie es möglicherweise ja leisten. Aber, meine Herren, dann schwindet ganz zweifellos die Aussicht, jemals noch in die entsprechenden Stellungen zu kommen, und die Herren wissen selbst, wie lange das dauern wird. Andere, welche die Examina früher machen, kommen ihnen zuvor — ich kann's nicht hindern —, und dann ist die Aussicht dieser Herren, den Erfolg ihrer grofsen Arbeit noch zu ernten, gleich Null. Es sind einmal bestimmte Normen gegeben, die zu erfüllen sind. Im Interesse der älteren Beamten liegt es also, nicht einen so weiten Ausstand zu haben, denn sie würden unendlich viel Vorderleute bekommen.

Dann sagte der Herr Abgeordnete, ich stellte für die Postbeamten in dem Examen zu hohe Anforderungen hinsichtlich der Kenntnisse der Apparate. Meine Herren, wir haben in Deutschland nahezu keine Postanstalt, in der nicht Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb ist. Also ich mufs von den Beamten verlangen, dafs sie die Apparate kennen. Die Telegraphengehülfen werden in den grofsen selbständigen Telegraphenämtern, den grofsen Betriebsstätten, Verwendung finden, aber jeder Postbeamte mufs eben den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb und die nothwendigsten Apparate kennen. In Folge dessen mufs ich das auch im Examen von ihnen verlangen.

Was die Anstellungszeit anlangt, so habe ich schon in der Budget-Commission Gelegenheit gehabt, betreffs der Assistenten zu constatiren, dafs die Postverwaltung noch immer das günstigste Avancement hat; die Beamten kommen in verhältnifsmäfsig kürzerer Zeit als in irgend einer anderen Verwaltung zur Anstellung heran. Jetzt beträgt die Frist 5 Jahre 4 Monate, vom bestandenen Examen an gerechnet, eine Zeit, die gegen andere Verwaltungen als sehr kurz zu bezeichnen ist.

(Sehr richtig! rechts.)

Was die Wohnungsfrage anlangt, so liegen — speciell wurden die Berliner Verhältnisse berührt — in einer solchen Betriebsverwaltung, wie sie die Postverwaltung ist, die Ver-

hältnisse doch anders. Wir können nicht allgemein sagen: in diesem grofsen Rayon können die Leute wohnen. Oft sind wir gezwungen, weil ein Beamter krank wird, weil er weggeschickt werden mufs, einen anderen Beamten heranzuziehen. Ja, meine Herren, wohnt dieser z. B. in Spandau, so ist er für die Zeit, wo er nicht erreichbar ist, für den Betrieb verloren. Ich mufs aber mit Stellvertretungen immer rechnen, ich mufs in der Lage sein, einmal einen Beamten zu besonderen Dienstleistungen heranzuziehen. Ich will als Beispiel anführen den Weihnachtsverkehr. Ich erkenne dankbar an, dafs die Beamten zu Weihnachten im Packetverkehr ihre ganze Kraft eingesetzt haben; aber wenn die Leute entfernt wohnen, ist es schwer, sie heranzuziehen.

Ich will bei der Gelegenheit auch auf einen Vorwurf zurückkommen, der mir in neuerer Zeit in den Zeitungen gemacht ist: es sei mein System, dafs die Briefe in Berlin so schlecht bestellt werden. Ja, meine Herren, ich habe wirklich die Zeitungsschreiber für klüger gehalten; denn das für ein System zu erklären, ist wunderbar. Ich mufs doch zweifellos den Wunsch haben, dafs jeder Brief möglichst schnell und correct bestellt wird; Versehen können naturgemäfs vorkommen. Ich führe nur den Fall an, dafs einmal der Briefkasten im Wohnsitze des Herrn Abgeordneten Dr. Müller nicht geleert worden ist. Gewifs bedauere ich solche Vorkommnisse, aber das kann doch nicht das System der Verwaltung sein; das sind Vorkommnisse, die menschlich sind. Ich bedauere sie, werde dagegen einschreiten und schreite dagegen ein — aber, meine Herren, Sie würden mich ebenso angreifen, wenn ich in jedem Falle jeden solchen unglücklichen Beamten, der ein solches Versehen gemacht hat, mit einem Donnerwetter anfahren und mit 5 oder 10 Mark Strafe belegen wollte. Dann würde es heifsen: das ist ein drakonisches Vorgehen.

(Sehr richtig! rechts.)

Solche Dinge verkennt man im Publikum häufig. Dieser praktische Betrieb ist Sache der Ober-Postdirectionen und ich hätte geglaubt, dafs grofse Berliner Zeitungen verständiger wären, als diese Weisheit ihrem Publikum auszuplaudern, das wäre *mein* System, während ich immer darauf hinweisen mufs, dafs alle Anforderungen des praktischen Betriebs Sache der *Ober-Postdirectionen* sind, und *ich* meines Erachtens im *Reichs-Postamte* nur die Aufgabe habe, die allgemeinen Anleitungen zu geben, nach denen zu verfahren ist.

Meine Herren, es ist dann nochmals die Frage der Postillone erwähnt. Da besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen der reichseigenen Posthalterei, wie wir sie in Berlin und in zwei oder drei weiteren Orten in Deutschland haben, und den Postillonen im Dienste eines Postfuhrhalters. Letztere sind lediglich im Dienste einer Privatperson, während sie bei uns im Dienste des Reichs stehen. Daher sind naturgemäfs auch die Verhältnisse wesentlich anders zu beurtheilen.

In Betreff dessen, was ich vorhin über die Anrechnung der Militärdienstzeit bei den Unterbeamten gesagt habe kann ich immer nur darauf hinweisen: das Diätariat setzt voraus, dafs dabei nicht nur ein wirkliches Beamtenverhältnifs, sondern schon ein festes Anstellungsverhältnifs vorliegt, welches auf dauernde Beibehaltung des Beamten berechnet ist. Dieses Moment ist meines Erachtens wesentlich und schliefst es aus, dafs den betreffenden Beamten die Militärdienstzeit angerechnet wird.

Nun komme ich noch auf eine Frage, die zweifellos weite Kreise beschäftigt, das Unglück in Bischweiler. Zunächst möchte ich sagen, dafs der Erlafs des preufsischen Herrn Eisenbahnministers sich speciell auf die Postbeiwagen bezieht, die *Packete* führen; denn die Packete können zweifellos oft den Eisenbahnbetrieb in den Personenzügen beeinträchtigen,

wie wohl schon mancher der Herren zu beobachten Gelegenheit gehabt hat, wenn grofse Packetsendungen herausgepackt werden müssen. Jedenfalls kann ich aber erklären: die Beziehungen der Reichs-Postverwaltung zur preufsischen Eisenbahnverwaltung sind die besten. Keinesfalls bezieht sich diese Verordnung etwa auf den Briefverkehr und die Frage der D-Briefe, wie ich dem Herrn Abgeordneten schon in der Budget-Commission aus einander gesetzt habe. Die Frage wegen der D-Briefe rechnet zu den Fragen, die wohl zu überlegen sind; ob man sie einführt, steht auf einem anderen Blatte. Man soll jedenfalls die Dinge nicht einseitig betrachten, sondern sich fragen, ob uns nicht die Verhältnisse dazu führen werden, und in der Budget-Commission haben sich ja schon einzelne Herren meiner Meinung zugeneigt.

Der Aufforderung der Zeitungen, ich sollte mehr Leute einstellen, kann ich nur entgegenhalten, dafs ein Eisenbahnwagen eine gewisse Gröfse nicht überschreitet, und ich nicht mehr als 14 Beamte in einen solchen Eisenbahnwagen einstellen kann. Es ist weiter gesagt worden, ich solle einen zweiten Wagen bei den Schnellzügen führen. Das ist unmöglich; die Eisenbahn kann mir einen zweiten Wagen nicht zugeben, ich bin vielmehr auf den einen Wagen angewiesen. Auf den Strecken mit schnellem Verkehre, z. B. in den D-Zügen von Hamburg nach Berlin, können daher die grofsen Posten während der Fahrzeit nicht mehr so sortirt werden, wie es nothwendig ist. So kommt ein Theil der Post sortirt, ein anderer unsortirt in Berlin an. Natürlich erscheinen sofort die Klagen von allen denen, die das Unglück gehabt haben, mit ihren Briefen in die unsortirte Post hinein zu gerathen; da heifst es, das sei ungleichmäfsige Behandlung, während wir in der That nicht anders verfahren können. Aus diesen nicht zu ändernden Zuständen heraus ist dann die Frage der D-Briefe entstanden, die natürlich in der Presse und anderweit näher zu behandeln sein wird. Es fragt sich, ob es nicht für unseren Handel, der heute grofsen Werth darauf legen mufs, möglichst schnell eine Bestätigung der durch den Fernsprecher gegebenen Aufträge zu erhalten, in Frage kommen kann, sicher auf den Eingang derartiger Briefsendungen rechnen zu können. Meine Herren, so ist der Gedanke des D-Briefes entstanden.

Was die Katastrophe in Bischweiler anlangt, so ist die Reichs-Postverwaltung unausgesetzt bestrebt gewesen, nach dieser Richtung Besserung zu schaffen. Ich kann nur constatiren, dafs jahraus, jahrein daran gearbeitet ist und dafs wir heute schon bei weit über 10 v. H. aller Züge eine entsprechende Rangirung unserer Postwagen erlangt haben. Schwieriger liegt die Sache bei den D-Zügen, wo zwischen allen Wagen eine durchgehende Verbindung sein mufs. Ich bin also nicht in der Lage, in den D-Zügen meinen Postwagen zwischen die Wagen — vom Packwagen aus ist ein Durchgang durch sämmtliche Wagen des Zuges — einzurangiren, denn dann würde die Verbindung aufgehoben. Es wird in Folge dessen gewöhnlich der Postwagen als letzter einrangirt, damit sich keine Schwierigkeiten ergeben. Nun giebt es aber leider noch sehr viele Bahnhöfe in Deutschland, wo wir Kopfstation haben, so dafs also von da der Wagen, der hinten war, nach vorn kommt. Es ist sehr zu beklagen, meine Herren, dafs das vorgekommen ist. Gott sei es geklagt, es ist diesmal ein besonders trauriger Vorfall gewesen. Aber vermeiden lassen sich derartige Sachen nicht, wir müfsten denn alle Kopfstationen umbauen.

Ich glaube, meine Herren, das sind wohl die wesentlichsten Punkte gewesen, hinsichtlich deren eine Antwort von mir erwartet worden ist. Im Uebrigen kann ich nur das eine constatiren, dafs der Herr Abgeordnete bezüglich des Beschlusses des Reichs-

tags vom vorigen Jahre sich in einem kleinen Irrthume befunden hat. Die Resolution des Herrn Abgeordneten Bassermann lautete:

Der Reichstag wolle die Erwartung aussprechen, dafs gegenüber der an sich für berechtigt gehaltenen Nachforderung der Postbeamten von der Reichs-Postverwaltung die Einrede der Verjährung nicht gemacht werde.

Der Reichstag hat sich wohl gehütet, eine Rechtsprechung vorzunehmen, und wenn der Herr Abgeordnete den Ausspruch »Verkehrung des Rechts u. s. w.« gebraucht hat — das hat mir und meiner Verwaltung, wie jedem anderen vollständig ferngelegen. Es handelt sich vielmehr darum, dafs die Sache auf einem Bundesrathsbeschlusse beruht. Ich führe an — der Herr Abgeordnete Singer wird das ja auch wissen —, dafs die Stadt Berlin in eine ähnliche Lage mit ihren diätarischen Beamten hineingerathen ist durch Entschädigungen, an die man früher nicht gedacht hat. Es ist in diesem Falle keine Unbilligkeit und Verkehrung des Rechts, wenn man zunächst das Reichsgericht darüber entscheiden läfst.

Der Herr Abgeordnete warf mir auch vor, es entspräche nicht der Würde der Postverwaltung, dies und jenes zu thun. Ich bin der Meinung, darüber mufs ich wachen, dafür bin ich verantwortlich.

(Sehr richtig! rechts.)

Sie können mich angreifen, ich bin einer Kritik sehr zugänglich; ich behaupte nicht, dafs ich alles weifs. Im Gegentheil, aus jeder Kritik kann man sehr viel lernen, manchmal, wie man's machen soll, manchmal, wie man's nicht machen soll. Aber, meine Herren, der Herr Abgeordnete Müller mufs auch ein Urtheil oder eine Kritik meinerseits gelten lassen; ich halte mich für verpflichtet, auszusprechen: zu meiner grofsen Befriedigung ist die Frage der Assistenten glücklich und zur Zufriedenheit aller Betheiligten erledigt, ihm ist aber ja naturgemäfs dieses Feld verloren gegangen

(Heiterkeit)

und er hat heute bereits die Samenkörner ausgestreut, dafs er im nächsten Jahre vielleicht als Anwalt der Unterbeamten vor dem hohen Hause erscheinen wird.«

(Heiterkeit.)

Der Abgeordnete Bassermann schlofs sich dem Wunsche des Staatssekretärs nach Umgestaltung des Schulwesens an; durch Einsetzung seines Einflusses für eine Modernisirung unserer Schuleinrichtungen würde sich dieser in weiten Kreisen ein Verdienst erwerben. Im Uebrigen liege gewifs Veranlassung vor, bei der Verwaltung des Staatssekretärs Gutes anzuerkennen, wenn man zurückblicke auf die Verabschiedung der drei Postgesetze und die Bestrebungen zur Einführung des Postscheckverkehrs, wo überall das Bemühen hervortrete, zu modernisiren und den neuen Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Aber auch den verschiedenen Kategorien der Beamten gegenüber seien bessere Verhältnisse herbeigeführt; die heutigen Beschwerden der Beamten seien gegen früher auf ein recht geringes Mafs zusammengeschrumpft.

Das Recht der Beamtenvereinigung zur Pflege der Berufsinteressen und zur Besserung der wirthschaftlichen und socialen Verhältnisse sei anzuerkennen und liege auch im Interesse des Staates; andererseits dürfe indefs die Vereinsthätigkeit nicht in Conflict gerathen mit den Pflichten, welche die Disciplin den Beamten vorschreibe, und es werde niemals eine Verwaltung dulden dürfen, dafs staatliche Organe sich Agitationen hingeben, welche sich in keiner Weise mehr mit den Interessen des Dienstes vertragen; sie werde dann einschreiten müssen und derartige Vereine hätten es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie der Auflösung verfielen oder über ihre Mitglieder Disciplinarmafsregeln verhängt würden.

Die Auflösung des Berliner Unterbeamtenverbandes sei in öffentlicher Versammlung durch Mehrheitsbeschlufs ausgesprochen worden, also nicht veranlafst von oben herunter, sondern aus der eigenen Erkenntnifs der Leute, dafs sie nicht auf dem richtigen Wege waren. Dafs die Centralverwaltung nicht gegen Beamtenvereinigungen auftrete, die sich in den richtigen Grenzen halten, habe gerade ihr Verhalten gegenüber dem Postassistentenverbande bewiesen; mit Genugthuung sei anzuerkennen, dafs den unerquicklichen langjährigen Verhandlungen in Bezug auf diesen Verband ein Ende bereitet sei. Anschliefsen müsse er sich den Ausführungen des Abgeordneten Singer wegen Mifsbrauchs des Postaversums zur Förderung der Agitation im Interesse von Zeitungen einer gewissen politischen Richtung; hier sei die bisherige Uebung zu ändern. Wenn Beamte darauf hingewiesen würden, welche grofse nationale Wichtigkeit die Flottenvorlage habe, so sei darin nichts zu finden, keineswegs aber könne gebilligt werden, wenn man so weit gehe, sich die Einschreibungslisten vorlegen zu lassen, um zu controliren, wer in einen Flottenverband eintrete und wer nicht. Zu bedauern sei, dafs die vom Reichstage wiederholt geforderte und auch vom Staatssekretär sowie seinem Vorgänger als wünschenswerth erachtete anderweitige Regelung der Gehaltsstufen der Assistenten nicht zu Stande gekommen sei, weil wohl Widerstände vorlägen von Seiten des preufsischen Finanzministers und des Eisenbahnministers. Möchte es dem Staatssekretär gelingen, über diese Widerstände hinwegzukommen. Nicht minder sei zu bedauern, dafs in der Frage wegen der geschädigten früheren Militäranwärter nunmehr von neuem processirt werden sollte. Wenn man jetzt geltend mache, das ergangene Urtheil des Kammergerichts beruhe auf unrichtigen rechtlichen Voraussetzungen und es bedürfe einer reichsgerichtlichen Entscheidung, so müsse man fragen, warum nicht schon damals mit der Revision an das Reichsgericht vorgegangen sei. Es wäre erfreulich, wenn der Staatssekretär die in der Budget-Commission abgegebene Erklärung wiederholte, dafs der Postfiscus bereit sei, die Angelegenheit auf Kosten der Reichskasse zum Austrage zu bringen. Auch sei eine möglichste Beschleunigung des Verfahrens zu wünschen.

Abgeordneter Werner äufserte seine Befriedigung, dafs der Staatssekretär sich redliche Mühe gebe, innerhalb seines Ressorts das Kaiserwort wahr zu machen: »Ich will zufriedene Beamte haben!« Er könne in dieser Beziehung als ein leuchtendes Vorbild für viele andere Ressortchefs gelten. Dafs jetzt die Berathung des Postetats in ruhiger, harmonischer Weise verlaufe, sei nicht nur auf die persönliche Liebenswürdigkeit des Staatssekretärs zurückzuführen, sondern auch in den recht vielen zu Stande gekommenen Verbesserungen und in den entgegenkommenden Antworten vom Bundesrathstische begründet. Die Mafsregel gegen den Unterbeamtenverband sei jedoch ein Fehler gewesen. Zuzugeben wäre, dafs Autorität und Disciplin im Beamtenstande nicht untergraben werden dürfen. Wenn aber der Staatssekretär annehme, er habe die Verhältnisse richtig beurtheilt, so täusche er sich: nicht aus eigenem Antriebe hätten sich die Unterbeamten gefügt, sondern dem Drucke von oben, wie zahlreiche Zuschriften bewiesen. Mit Gewaltmafsregeln gegen den »Postboten« werde ebenfalls nichts erreicht, da man das Blatt als verbotene Frucht erst recht gern lesen werde. Die Einrichtung der gehobenen Unterbeamtenstellen, so gut sie gedacht sein möge, habe manche Bedenken an sich und bedürfe der Aenderung. Die Gratificationen, durch welche Unzufriedenheit und Speichelleckerthum grofs gezogen würden, sollten, unter Aufbesserung der Gehälter, ganz beseitigt werden. Ebenso sei es mit den Stellenzulagen, die man durch Nachtdienstzulagen ersetzen

sollte. Dafs weibliche Personen bei der Post und Telegraphie Anstellung fänden, sei an sich nicht zu beanstanden; doch sollte man nicht so weit gehen, dafs das männnliche Beamtenpersonal geschädigt werde.

Redner brachte sodann einige Fälle zur Sprache, in denen über ungehörige, das Ehrgefühl der Beamten verletzende und ihre Schaffensfreudigkeit beeinträchtigende Behandlung Seitens der Vorgesetzten geklagt werde, darunter einen, in dem ein Postassistent, der übrigens bis zur Erreichung des Höchstgehalts seinen gleichalterigen Collegen gegenüber um etwa 10 000 Mark geschädigt wäre, anscheinend zur Strafe versetzt worden sei, und bat um Untersuchung. Weiter stellte er in Aussicht, dafs die Frage wegen Nachzahlung von Besoldungsbezügen an ehemalige Post- und Telegraphenbeamte bei späterer Gelegenheit von dem Abgeordneten Dr. Vielhaben eingehende Erörterung finden werde, und sprach sich seinerseits dahin aus, dafs man sich bei dem Urtheile des Kammergerichts hätte beruhigen und die Nachzahlungen längst bewirken sollen. Die Verzögerung mache die Beamten mifsgestimmt und untergrabe ihr Vertrauen.

Der Staatssekretär antwortete:

»Ich möchte dem Herrn Vorredner nur auf die Punkte bz. Angelegenheiten antworten, in denen er einzelne Namen genannt hat. Ich glaube, es würde für die Sache selbst besser sein, wenn ich vorher wüfste, dafs er diesen oder jenen Vorgang vorbringen will,

(Sehr richtig! rechts.)

damit ich, thatsächlich orientirt, Ihnen Alles unterbreiten kann, wie ich in anderen Fragen ja auch in der Lage war, heute eine Antwort zu geben.

Ich habe mich heute gefreut, und ich kann es an dieser Stelle erklären — es kann mir ja auch etwas entgehen! —, Seitens des Herrn Abgeordneten Singer ist kein Fall vorgetragen, wie es in früheren Jahren geschah, über brutale Behandlung der nachgeordneten Beamten; also ein Zeichen, dafs ich auf diesem Gebiete vielleicht einigen Erfolg zu verzeichnen hatte. Ich werde auch Veranlassung nehmen, wenn sich die Angaben des Herrn Abgeordneten Werner bestätigen sollten, dafs ein vorgesetzter Beamter gegen einen nachgeordneten solche Ausdrücke gebraucht hat, rücksichtslos einzuschreiten.

(Bravo!)

Wo mir das bekannt geworden ist, habe ich es gethan und werde es auch ferner thun; denn ich halte es nicht für richtig, dafs ein Kaiserlicher Beamter nachgeordneten Beamten gegenüber solche ungehörigen Ausdrücke gebraucht. Der Herr Abgeordnete möge versichert sein, dafs ich der Sache nachgehen werde.

Aehnlich liegt es mit dem Falle Jeanton. Die Sache ist mir jedenfalls neu. Es wird auch wohl eine gewisse Mythenbildung dabei mitspielen; denn wie ein Beamter um 10 000 Mark geschädigt worden sein soll, weifs ich nicht. Auch das werde ich klarstellen und nicht verfehlen, dem Herrn Abgeordneten das Ergebnifs mitzutheilen.

Im Uebrigen glaube ich, gerade der Herr Abgeordnete Vielhaben, der schon genannt ist, weifs über den viel besprochenen Procefs am Besten Bescheid und er wird vielleicht beim Cap. 85 Tit. 22, wo er sich zum Worte gemeldet hat, auch darüber Auskunft geben können, dafs die Fälle nicht synonym sind, sondern ganz verschieden bezüglich des Anspruchs liegen, je nachdem die betreffenden Beamten einberufen worden sind. Ich kann nur wiederholen, Sie werden es mir selbst nachfühlen, dafs der Chef einer Verwaltung niemals wünschen kann, mit seinen nachgeordneten Beamten im Processe zu leben; er mufs vielmehr bestrebt sein, die Sache schleunigst zu Ende zu führen. Also, was an mir liegt, werde ich gewifs zur schleunigen Erledigung beitragen; aber die Herren sollten immer bedenken, dafs dabei noch andere Fac-

toren mitzuwirken haben und dafs nicht allein hier das hohe Haus, sondern auch der Bundesrath berechtigt ist, an der Entscheidung mitzuwirken, der ich mich zu unterwerfen habe.«

(Bravo! rechts.)

Der Abgeordnete Dr. Oertel (Sachsen) äufserte sich dahin, dafs Einzelbeschwerden der vom Abgeordneten Werner zur Sprache gebrachten Art zur Erörterung im Reichstag erst dann geeignet erschienen, wenn der Staatssekretär eine von ihm erbetene Abhülfe versagt habe. Wegen mifsbräuchlicher Ausnutzung des Postaversums verträten alle seine Parteifreunde ebenfalls den Standpunkt des Abgeordneten Bassermann; andererseits sei aber der Staatssekretär vollkommen im Rechte, wenn er in dem vorliegenden Falle für seine Person die Verantwortung von sich gewiesen habe. Die Art, wie der Staatssekretär im Uebrigen seine Entschiedenheit zeige, finde durchaus den Beifall seiner (des Redners) politischen Freunde. Thatsache sei ferner, dafs besonders in Unterbeamtenkreisen gegen früher eine gröfsere Zufriedenheit eingekehrt sei. Auch sollte man nicht aufser Acht lassen, dafs die Verwaltung im Postbetrieb eine strengere Dienstzucht erforde als auf vielen anderen Gebieten. Die bisherigen Verhandlungen böten im grofsen Ganzen den Eindruck, dafs gegen die Postverwaltung schwerwiegende Vorwürfe nicht hätten erhoben werden können.

Das platte Land bleibe leider ein Stiefkind im Verkehre, wenn auch vollauf zugestanden werde, dafs für die Besserung der ländlichen Postverhältnisse in den letzten Jahren mehr geschehen sei als in Jahrzehnten vorher. Noch immer käme es vielfach vor, dafs Briefe weite Umwege machen müfsten, um an den Bestimmungsort zu gelangen. Auch möchte man bei der Beurtheilung der Zweckmäfsigkeit mehrfacher täglicher Bestellungen in Landorten nicht so rigoros sein. Die niedrigen Fernsprechgebühren seien für das Land aufserordentlich wohlthätig, nur müfste man die Gesprächgebühr von 20 Pf. nicht zu zahlen brauchen. Zu wünschen wäre ferner, dafs bei Telegrammen nach Orten ohne Postanstalt die Bestellgebühr allgemein im Voraus gezahlt würde und dafs namentlich auf geringe Entfernungen niedrigere Bestellgeldsätze zur Erhebung gelangten.

Im Weiteren führte Redner an, es werde darüber geklagt, dafs die höheren sächsischen Postbeamten gegenüber den preufsischen und besonders gegenüber den aus dem württembergischen Dienste übernommenen stark zurückgesetzt würden. Er gebe ohne Weiteres zu, dafs dabei Zufälligkeiten obwalten könnten und dafs er die dem Staatssekretär dieserhalb gemachten Vorwürfe nicht für berechtigt halte. Da die Befähigung der betreffenden Beamten aufser Frage stehe, auch ihre Vorbildung eine sehr gute und umfassende und die frühere sächsische Postverwaltung anerkannt eine fast mustergültige gewesen sei, so würde eine Zurücksetzung nicht zu verstehen sein. Der Bitte um Abgabe einer Erklärung entsprach der Staatssekretär, wie folgt:

»Meine Herren, auf die letzte Frage zunächst eingehend, möchte ich erklären, dafs für die Beförderung in höhere Dienststellen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, vorausgesetzt natürlich, dafs die betreffenden Herren die Prüfungen abgelegt haben, lediglich die Qualification der Beamten mafsgebend ist und die Staatsangehörigkeit vollständig aufser Betracht bleibt. Um Ihnen das näher zu beweisen, und weil ich wufste, die Frage würde kommen, habe ich zusammenstellen lassen, woraus unsere 41 Ober-Postdirectoren hervorgegangen sind. Danach ergiebt sich folgendes Bild: aus der früheren preufsischen Postverwaltung stammen 22 — davon einer sogar noch sachsen-meiningischer Staatsangehöriger —, aus der früheren hannöverschen Postverwaltung 5, aus der mecklenburgischen 2, aus der Thurn- und Taxisschen 1, aus der

badischen 1, aus der braunschweigischen 1, aus der oldenburgischen 1, aus der norddeutschen — also aus der Zeit von 1866 bis 1870 — 3, aus der Reichs-Postverwaltung 2 und aus der württembergischen Postverwaltung 3. Das hat die Qualification so mit sich gebracht und Sie sehen sogar, dafs im Verhältnisse zu den anderen Ländern Preufsen sehr schlecht weggekommen ist; indefs ist das eine reine Zufälligkeit.

Sodann darf ich anführen, dafs von den Posträthen 8 sächsischer Staatsangehörigkeit sind, von den Postbaurätthen 1, von den Postinspectoren 15; ebenso sind sämmtliche Postdirectorenstellen sowie die 3 Stellen für Ober-Postkassenrendanten in Leipzig, Dresden und Chemnitz durch sächsische Staatsangehörige besetzt.

Wenn ferner auf die früheren sächsischen Verhältnisse Bezug genommen wird, so weise ich darauf hin, dafs die frühere Königlich sächsische Ober-Postdirection in Leipzig, die einzige, die überhaupt bestand, sich nur aus Juristen zusammensetzte; da kamen die Herren überhaupt nicht hinein; es gab nur einen einzigen Rath, einen technischen Beirath, der aus der Verwaltung kam. Man konnte also früher in Sachsen aus der Verwaltung heraus überhaupt nicht in die Ober-Postdirector-Stellung hineinkommen.

Wie gesagt, meine Herren, die Staatsangehörigkeit ist hierbei von gar keiner Bedeutung, sondern ausschliefslich die Qualification. Daraus ergiebt sich, dafs die Verhältnisse in ein paar Jahren sich so ändern können, dafs die Herren aus Baden und Württemberg verschwunden sind und an ihrer Stelle 4 sächsische Ober-Postdirectoren stehen. Ich hatte bisher auf die Gestaltung dieser Verhältnisse kaum einen Einflufs; ich selbst habe wohl nur wenige Ober-Postdirectoren zur Ernennung in Vorschlag gebracht. Jedenfalls liegt es dem Reichs-Postamte fern, einen oberen Beamten wegen der sächsischen Staatsangehörigkeit nicht zum Ober-Postdirector für geeignet zu erachten.

Was die ferneren Wünsche des Herrn Vorredners, das platte Land betreffend, anlangt, so können Sie überzeugt sein, ich werde, was an mir liegt, versuchen, die zur Sprache gebrachten Mängel abzustellen. Der Vorschlag, dafs jeder, der ein Telegramm nach einem Orte aufgiebt, an dem keine Telegraphenstation besteht, den Boten selbst vorausbezahlen soll, nimmt sich im ersten Momente sehr gut aus; in der Praxis aber, glaube ich, wird man nicht leugnen können, dafs eine ganze Menge Depeschen aufgegeben wird, die nicht im Interesse des Absenders, sondern des Empfängers liegen, und in solchen Fällen würden Schwierigkeiten entstehen. Für die Verwaltung selbst wäre es naturgemäfs viel angenehmer, von vornherein an einer Stelle die Gebühren zu bekommen, als von zwei Stellen die Einnahmen buchen zu lassen. Wenn das Fernsprechnetz weiter ausgebaut ist, so würde es ja schon eher gehen. Man wird eben, sowie das Fernsprechnetz auf dem platten Lande noch mehr erweitert ist, überhaupt nicht mehr auf die Boten zurückgreifen, sondern die meisten Leute, die einen Anschlufs besitzen, werden sich durch die Fernsprecher die Depeschen zusprechen lassen. Aber wir können nicht auf einmal, sondern nur Schritt für Schritt nach Mafsgabe der bereiten Mittel das Fernsprechnetz ausbauen. Wir gehen ja consequent vor, aber immerhin wird wohl ein Zeitraum von 6 Jahren noch vergehen, ehe das flache Land mit einem Netze überzogen ist. Ich halte speciell für das flache Land das Fernsprechnetz für von grofser Bedeutung, namentlich wegen der Thatsache, dafs eine Masse von Sendungen durch die Eisenbahnen bezogen oder abgeschickt wird. — Mir wird eingewendet werden, dafs man von Seiten der betreffenden Eisenbahnstationen ja das flache Land anschliefsen lassen kann, damit es in der Lage ist, das Fern-

sprechnetz auszunutzen. Das ist aber nicht Sache des Reichstags, sondern wird in den betreffenden Einzellandtagen zu erörtern sein.

Ueber eine zweimalige Bestellung auf dem Lande — das möchte ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Oertel erwidern — werden wir kaum hinausgehen können. Ich halte es für ein gewisses Maximum, die eingehende Abend- und Morgenpost zu bestellen. Ein gröfseres Bedürfnifs liegt, glaube ich, zur Zeit nicht vor. Bei einer gewissen Beschränkung können wir mehr für das platte Land machen, als wenn wir uns darauf einliefsen, mehrfache Botengänge einzurichten, die höchstens einzelnen Industriellen auf dem Lande zu einer besonderen Vergünstigung verhelfen, während die Bevölkerung im Allgemeinen mit einer zweimaligen Bestellung zufrieden ist.«

(Bravo! rechts.)

Der Abgeordnete Singer führte aus, er constatire mit Genugthuung, dafs aus den bisherigen Reden eine Mifsbilligung herausgeklungen habe in Bezug auf den mifsbräuchlichen Gebrauch des Aversums zur Reclame für ein conservatives Blättchen. Er könne aber nicht zugeben, dafs das Verfahren des Staatssekretärs ausreiche, um die Angelegenheit ruhen zu lassen. Durch den Mifsbrauch seien der Post Einnahmen entzogen worden und da habe der Staatssekretär die Pflicht, *ex officio* einzuschreiten, unbekümmert um die Auskunft des Regierungspräsidenten.

Dafs Dienstzucht bei der Postverwaltung herrschen müsse, sei von seiner Partei nie bestritten worden; sie wende sich nur dagegen, dafs die Postverwaltung sich herausnehme, in das Privatleben der Beamten, in deren wirthschaftliche und politische Ueberzeugung einzugreifen, und ihre ökonomische Macht dazu benutze, die Beamten zu zwingen, eine ihr genehme politische Gesinnung zu bethätigen.

Nachdem Redner weiter bemerkt, dafs ihm der strategische Ausfall des Staatssekretärs gegen die Socialdemokratie unverständlich geblieben sei, und sich gegen diesen und die rechte Seite mit einer Reihe allgemeiner, zum Postetat aufser Zusammenhange stehender Betrachtungen gewendet hatte, kam er nochmals auf die früher erörterte Wahlangelegenheit zurück, wobei er betonte, dafs der Postverwaltung kein formelles Recht zustände zu einer Legitimation ihrer Beamten und dafs dabei der Pferdefufs der Wahlbeeinflussung recht deutlich zum Vorscheine komme. Und wenn jener Hauswart nach der Erklärung des Staatssekretärs schon seit 1887 in die Wahllocale gehe, so beweise das nur, dafs es bei der Reichs-Postverwaltung Gewohnheit sei, bei den Wahlen ihre Beamten zu beeinflussen.

Der Abgeordnete Dr. von Jazdzewski knüpfte an die von ihm bereits in der Budget-Commission zur Sprache gebrachte Angelegenheit an, betreffend die Versetzung einer gröfseren Zahl von Postassistenten und Sekretären polnischer Nationalität aus der Provinz Posen in andere entfernte Provinzen des preufsischen Staates oder in andere Bundesstaaten. Nach näheren Feststellungen betrage die Zahl zwar nur zehn; werde aber in Betracht gezogen, dafs der Procentsatz der Postbeamten polnischer Nationalität überhaupt ein sehr geringer und dafs es sehr wichtig für die Bevölkerung sei, wenn die Beamten der Sprache der einheimischen Bevölkerung mächtig wären, so erscheine es begreiflich, dafs die Nachricht von der Versetzung einer im Vergleich erheblichen Zahl polnischer Postbeamten bei der Bevölkerung Beunruhigung hervorgerufen habe und als politische Repressivmafsregel angesehen werde. Er bitte, die polnisch redenden Beamten aus der Provinz Posen überhaupt nicht zu entfernen, zumal allgemein und mit Recht Beschwerde geführt würde, dafs die deutschen Postbeamten das polnische Publikum in unhöflicher und mitunter schroffer Weise behandelten. Auch möge der Staatssekretär seine Beamten

in der Provinz Posen bei Ausübung ihres Wahlrechts vor Vergewaltigungen schützen, wie sie nicht nur von vorgesetzten Beamten innerhalb seines Ressorts, sondern auch von anderen höheren Beamtenkategorien ausgeübt würden, um die Leute zu beeinflussen und zu zwingen, so zu wählen, wie es besonders bei Landtagswahlen von oben gewünscht werde.

Der Staatssekretär erwiderte hierauf:

»Meine Herren, zunächst möchte ich dem Herrn Vorredner erwidern: es ist zweifellos meine Pflicht, darauf zu halten, dafs fern von jeder Nationalitätsfrage Jeder, der zu einem Postschalter kommt, von den Beamten höflich und freundlich behandelt wird

(Bravo!),

und sollte dies in einigen Fällen nicht der Fall gewesen sein, so seien Sie überzeugt, ich werde dafür sorgen, dafs künftig auch in den polnischen Bezirken Höflichkeit und Zuvorkommenheit an den Postschaltern waltet. Darüber kann kein Zweifel sein.

Aber was nun diese Frage selbst anbelangt, so habe ich ja schon in der Budget-Commission erklärt, weder generell noch principiell sei von mir eine Verfügung wegen Versetzung von Beamten ergangen, es sei vielmehr die Versetzung der Assistenten und Sekretäre lediglich Sache der Ober-Postdirectoren. Ich habe nun Veranlassung genommen, die Ober-Postdirection Posen zum Bericht aufzufordern und habe aus diesem Bericht ersehen, dafs, wie ja so oft in der Presse Entstellungen vorkommen, auch hier solche Entstellungen vorliegen. Eine Reihe polnischer Zeitungen behauptet, es wären Massenversetzungen vorgenommen worden. Wie ich nun die Sache bei Lichte besehe, sind in der Ober-Postdirection Posen von über 3000 Beamten 10 versetzt, wie der Herr Vorredner schon angegeben hat. Was also die Zahl anbelangt, was wollen 10 sagen? Ich führe Ihnen vergleichsweise an, im vorigen Jahre sind aus einem der pommerschen Bezirke einige 30 Assistenten versetzt worden nach dem Königreiche Sachsen. Dergleichen kommt unausgesetzt vor. Würde sich vielleicht hier Jemand erheben und darüber Beschwerde führen, dafs Jemand von Pommern nach Sachsen versetzt ist? Also ich weifs nicht, weshalb es nun als etwas Besonderes hingestellt wird, dafs zehn Beamte des Ober-Postdirectionsbezirks Posen nach anderen Bezirken im Westen versetzt sind. Ich habe die Sache selbst geprüft und mufs sagen, das Vorgehen der Ober-Postdirection entspricht ganz meinen Intentionen. Betriebs- und Verwaltungsbeamte dürfen, wollen sie gute und brauchbare Beamte sein, nicht auf dem einseitigen Boden des Localcolorits gewissermafsen grofs werden; sie müssen verschiedene Verhältnisse sehen und speciell bei diesen Beamten habe ich die Sache geprüft und in den einzelnen Fällen nur gesehen, dafs der Grundsatz durchgeführt ist, dafs jeder Postgehülfe, nachdem er Postassistent geworden ist, zu seiner weiteren Ausbildung einem oder mehreren Bezirken überwiesen wird. Die Herren würden gar keine Ahnung haben, wie es im guten deutschen Vaterlande aussieht, wenn sie nur in Posen gesessen haben. Es ist also positiv nothwendig und richtig, dafs diese Beamten hinauskommen und deutsches Fühlen und deutsches Denken auch thatsächlich kennen lernen

(sehr richtig! rechts)

und dafs sie nicht einseitig dort sitzen.

Meine Herren, ich stehe an der Spitze der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung: jeder unserer Beamten ist treu kaiserlich, gut deutsch und so mufs ich auch von diesen Beamten erwarten, dafs sie, sofern sie auf dem Boden des Localcolorits stehen, ihre Anschauungen läutern werden, wenn sie auswärts sehen, was dazu nothwendig ist, ein guter deutscher Postbeamter zu sein. Ich glaube, dafs das auch den Anschauungen des Herrn von Jazdzewski entspricht.«

(Grofse Heiterkeit.)

Abgeordneter Graf von Roon nahm das Wort, um seine und seiner politischen Freunde grofse Zufriedenheit auszusprechen mit den fachlichen Leistungen des Staatssekretärs und der überraschenden Schnelligkeit, mit der sich dieser in seiner jetzigen Amtsthätigkeit zurecht gefunden habe; nicht minder dankenswerth sei dessen Vorgehen zur Aufrechterhaltung der Dienstzucht unter den Beamten seines Ressorts. Dem Abgeordneten Singer gegenüber bemerkte er, dafs die Vorgesetzten der Postbeamten, wie die Staatsbeamten überhaupt, ihrem Eide entsprechend, nur ihre Pflicht und Schuldigkeit thäten, wenn sie mit allen Mitteln darauf hinwirkten, dafs keine Socialdemokraten, also keine Staatsfeinde, gewählt werden.

Abgeordneter Schmidt (Warburg), auf die Ansprüche der Militäranwärter aus ihrer Probedienstzeit eingehend, führte aus, dafs das Reichsgericht schon in seiner Entscheidung vom 25. November 1897 die Auffassung vertreten habe, dafs, wenn es sich um Probedienst zu etatsmäfsigen Stellen handele, die Nachzahlung zu erfolgen habe. Jetzt lasse man aber auch diejenigen Beamten warten, welche ihre Probedienstleistung für etatsmäfsige Stellen gemacht hätten. Es wäre zu wünschen, dafs sich der Staatssekretär des Reichs-Postamts gegen die Fiscalität der preufsischen Bundesrathsmitglieder doch etwas stärker wehren und dafs ihn dabei namentlich auch der im vorigen Jahre für die Erledigung der Angelegenheit so sehr besorgt gewesene Staatssekretär des Reichs-Schatzamts unterstützen möchte.

Der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) griff dann nochmals auf den Vorgang bei den Berliner Stadtverordnetenwahlen zurück, indem er u. A. gegen die vom Staatssekretär gegebene Darstellung Einspruch erhob. In der Frage der Vorbildung der Assistenten gab er zu, dafs die Regelung des Schulwesens Sache der Landtage sei, aber Sache der Postverwaltung sei es, sich nach der Ordnung des Schulwesens zu richten und nicht ihrerseits in diese Ordnung zu greifen und sie zu stören.

Es folgten noch einige kurze Bemerkungen des Abgeordneten Dr. von Jazdzewski, in denen er dem Staatssekretär widersprach, dafs die Beamten polnischer Nationalität es nöthig hätten, sich den Geist der deutschen Sprache, deutsches Wesen und deutsche Cultur in anderen Staatsgebieten oder entfernten Provinzen anzueignen, dafs sich vielmehr dazu in ihrer Heimath genügend Gelegenheit biete, worauf der Titel 1 bewilligt wurde.

Bei Titel 2 stellte der Abgeordnete Stoecker fest, dafs eine gelegentlich der Einweihung des Strafsburger Postgebäudes gefallene Aeufserung, die als Spott über die bayerische Ablehnung der neuen Postwerthzeichen habe aufgefafst werden können und von dem Staatsminister Freiherrn v. Crailsheim bei Berathung des bayerischen Post- und Eisenbahnetats als »subalterne Ungezogenheit« bezeichnet worden sei, sich lediglich als die Geschmacklosigkeit eines Komikers darstelle und dafs einen Postbeamten irgend welche Schuld nicht treffe. Sodann richtete er an den Staatssekretär mit dem Hinweise darauf, dafs die Postverwaltung ihren Beamten als Vorbild für die Sprachreinheit das Bürgerliche Gesetzbuch empfohlen habe, die Bitte, nach Kräften dahin zu wirken, dafs der heutigen Vielfältigkeit der Rechtschreibung ein Ende gemacht werde. Auf dem Gebiete der Förderung der Sonntagsruhe erkannte er dankenswerthe Verbesserungen an, die aber noch nicht gleichmäfsig durchgeführt seien, wie beim Sonntagsbestelldienste, wo die Austragung bei späterer Ankunft der Morgenposten bis in die Zeit des Gottesdienstes dauere. Vielleicht werde auch eine Einschränkung des Telegraphenbetriebs an Sonntagen thunlich sein.

Der Staatssekretär entgegnete: »In den Wünschen, den Beamten möglichst eine Sonntagsruhe zu ge-

währen, begegne ich mich ganz mit den Auffassungen des Herrn Vorredners, auch, wie die Herren wissen, mit den Wünschen, die seitens des Vertreters des Centrums, des Herrn Dr. Lingens, des öfteren hier zur Sprache gebracht worden sind. Meine Herren, aber nicht immer können wir die kleinen und grofsen Schwierigkeiten, welche der Herr Vorredner selbst angedeutet hat, betreffs der Sonntagsruhe überwinden. Wir müssen doch die Sachen abnehmen, die ankommen. Wir können also nicht alles so durchführen, wie namentlich ich als Chef der Verwaltung es im Interesse der ganzen Beamtenschaft wünschen mufs. Aber wie der Herr Vorredner auch schon ausgeführt hat, sind wir wesentlich in der Sonntagsruhe und Sonntagsheiligung fortgeschritten. Meine Herren, in früherer Zeit bestand die Bestimmung, dafs der Beamte von drei Sonntagen zwei halbe oder einen ganzen freien Sonntag haben sollte. Ich habe im vorigen Jahre Veranlassung genommen, diese Vorschrift zu erweitern und zu bestimmen, dafs von zwei Sonntagen entweder zwei halbe oder ein ganzer frei sein sollen, — also eine Verbesserung um ein Drittel. Ich mufs aber hervorheben, dafs die letztere Bestimmung zur Zeit noch nicht überall hat zur Durchführung kommen können, weil da auch noch mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden sind. Es liegt aber in meiner Absicht, diese von mir gegebene Bestimmung mit der Zeit für die Beamten durchzuführen und dadurch den berechtigten Wünschen dieser Kreise Rechnung zu tragen.

Was die weitere Anregung, betreffend die Sprache des Bürgerlichen Gesetzbuchs bz. die frühere Verfügung des preufsischen Herrn Ministers des Innern anlangt, so kann ich mich hier nur darauf beziehen, dafs der Herr Reichskanzler eine Verfügung an die Ressorts hat ergehen lassen, dafs für die Zukunft die Sprache des Bürgerlichen Gesetzbuchs für die Verwaltungsbehörden mafsgebend sein solle. In Folge dessen sind die verschiedenen Verwaltungen an die Arbeit gegangen, um eine Anleitung für ihr nachgeordnetes Personal herauszugeben. Ich kann hier mit Freude constatiren, dafs die Arbeit, die Seitens der Reichs-Postverwaltung geleistet und im Archive für Post und Telegraphie publicirt worden ist, auch die Anerkennung anderer Ressorts gefunden hat, so dafs z. B., wie ich sehe, auch das preufsische Justizministerium sich entschlossen hat, diese Ausarbeitung der Reichs-Postverwaltung zur Grundlage der Sprache innerhalb der Justizverwaltung zu machen, und vielleicht ist das der Weg, auf dem allmählich eine Gesundung nach dieser Richtung hin herbeigeführt werden kann. Der Herr Abgeordnete wird mir aber zugeben müssen, dafs die Reichs-Postverwaltung als solche nicht berechtigt ist, etwa darauf hinzudrängen, sondern ich habe mich immer an die bestehenden Verhältnisse zu halten.«

Zu Titel 9a (Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens) führte der Berichterstatter an, in der Commission habe man es einstimmig für äufserst nützlich erachtet, einen derartigen Dispositionsfonds der Postverwaltung zur Verfügung zu stellen, da es namentlich seit der weiteren Fortbildung des Telegraphen- und Fernsprechwesens im Interesse der Post selbst liege, Beamte, die Verbesserungen erfunden und ihr überlassen hätten, zu belohnen. Allerdings sei ausgesprochen worden, dafs es für die Zukunft wahrscheinlich einer Erhöhung dieses Fonds (8000 Mark) bedürfte, wenn das System in umfangreicher Weise durchgeführt werden solle.

Im Anschlusse hieran wünschte der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) Auskunft über die mit einer Erfindung des Ingenieurs West, welche in Häusern mit einem einzigen Fernsprechanschlusse die Anschliefsung aller Etagen an das Fernsprechnetz ermöglicht, gemachten Erfahrungen, worauf der Director im

Reichs-Postamte Sydow folgende Erklärung abgab:

»Ich entspreche gern dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Dr. Müller.

Wie bereits in der Budget-Commission erklärt wurde, ist die Reichs-Telegraphenverwaltung nach eingehenden Versuchen zu der Ansicht gekommen, dafs sich auf dem vom Ingenieur West angegebenen Wege wohl eine derartige Anschliefsung mehrerer Theilnehmerstellen an eine gemeinschaftliche Leitung erzielen läfst, wenn auch das System nicht frei von Complicationen ist und wohl auch in der Praxis hier und da Schwierigkeiten hervorrufen wird. Ich will gleich bemerken, dafs aufser diesem Systeme noch andere ähnliche Erfindungen bestehen und dafs sie, wenn sie zur Benutzung angemeldet werden, natürlich ebenso auf Berücksichtigung rechnen können wie das vorhin erwähnte. Bei dieser Gelegenheit kann ich erklären, dafs schon in den nächsten Tagen eine Bekanntmachung ergehen wird, wonach die Herstellung mehrerer Anschlüsse an dieselbe Leitung zu erheblich billigeren Bedingungen ermöglicht und zugleich Fürsorge getroffen wird, dafs bei solchen Mehranschlüssen und deren Herstellung und Unterhaltung auch die Privatindustrie mit concurriren kann.«

Zu Titel 16 wies der Berichterstatter darauf hin, dafs dieser Etatsposten (1000 Mark) von einigen Mitgliedern der Commission für unzureichend erachtet worden sei. Einer Erhöhung hätten indefs andere Mitglieder sowie auch der Vertreter des Reichs-Schatzamts widersprochen, welcher darauf aufmerksam gemacht habe, dafs aufser diesem Dispositionsfonds noch eine Reihe anderer Dispositionsfonds der Postverwaltung zur Verfügung stände, die sich zusammen auf nahezu 200 000 Mark bezifferten. Auch hätten die Vertreter der alten Tradition der Budget-Commission es als durchaus ungehörig bezeichnet, wenn die Commission ihrerseits eine Erhöhung von Dispositionsfonds verlange. Bei dieser Gelegenheit sei auch die Frage erörtert worden, ob die Betriebsmittel der Postverwaltung noch ausreichten, nachdem deren Leistungen sowohl für die Socialgesetzgebung wie durch die Steigerung des Zahlungsverkehrs überhaupt erheblich zugenommen hätten. Von Seiten der Postverwaltung sei zugestanden worden, dafs sich in der That ein Mangel an Mitteln zeitweilig geltend mache, indem gerade die Leistungen für die socialpolitischen Gesetze nur periodisch wiederkehrende Rückzahlungen herbeiführten, während das ganze Quartal hindurch die Renten fortwährend gezahlt werden müfsten; dadurch würden die Mittel der Verwaltung allerdings in erheblichem Mafse in Anspruch genommen. Anträge seien in der Commission jedoch nicht gestellt worden.

Bei Titel 17 regte der Abgeordnete Horn (Goslar) die Gleichstellung der Postbauinspectoren mit den Bauinspectoren der allgemeinen preufsischen Bauverwaltung an und bemängelte ferner, dafs die bei der Postverwaltung mit Aussicht auf dauernde Verwendung beschäftigten Baumeister nicht die vollen Umzugskosten etatsmäfsig angestellter Beamten bezögen, wie es unter derselben Voraussetzung bei den preufsischen Regierungsbaumeistern sonst der Fall sei. Auch würde es gerechtfertigt sein, den Regierungsbaumeistern bei der Postverwaltung, wie in Preufsen, die über 5 Jahre hinausgehende diätarische Beschäftigung auf das Dienstalter anzurechnen.

Demgegenüber machte der Unterstaatssekretär im Reichs-Postamte Fritsch Folgendes geltend:

»Meine Herren, die Reichs-Postverwaltung wendet den höheren Baubeamten ihres Ressorts dieselbe Fürsorge, dasselbe Wohlwollen zu wie den übrigen Beamtenkategorien. Nichts liegt ihr ferner, als die Baubeamten der Reichs-Postverwaltung zurückzusetzen gegenüber den Baubeamten der allgemeinen preufsischen Bauverwal-

tung. Es ist aber nicht möglich, einen Vergleich zu ziehen zwischen den Postbauinspectoren und den Bauinspectoren der allgemeinen preufsischen Verwaltung lediglich von dem Gesichtspunkte der Gehaltsbemessung aus. Man mufs vielmehr die Gesammtheit der Verhältnisse der beiden Kategorien gegenüberstellen und da ergiebt sich doch ein sehr wesentlicher Unterschied nicht zu Ungunsten der Baubeamten der Reichs-Postverwaltung. In Preufsen entfallen auf 529 Bauinspectoren nur 20 v. H. Stellen für etatsmäfsige Bauräthe, 105 Stellen; bei der Reichs-Postverwaltung dagegen entfallen auf 13 etatsmäfsige Postbauinspectorenstellen 19 etatsmäfsige Postbaurathsstellen. Das Verhältnifs liegt also so, dafs auf je 10 Bauinspectoren der allgemeinen preufsischen Bauverwaltung 2 Regierungsbaurathsstellen entfallen, während auf 10 Postbauinspectoren 15 Baurathsstellen entfallen. Es ergiebt sich hieraus schon, dafs die Postbauinspectoren wesentlich günstigere Avancementverhältnisse haben. Die Stellung des Postbauinspectors ist nur eine Durchgangsstellung. Ich glaube, wenn der Herr Vorredner einem der Postbauinspectoren die Frage vorlegen würde, ob er vorzöge, Postbauinspector zu bleiben mit einer Erhöhung des Endgehalts auf das Endgehalt der preufsischen Bauinspectoren, oder Postbaurath zu werden mit dem Endgehalte von 7200 Mark, dafs da die Antwort gar nicht zweifelhaft sein kann: er würde die Bestätigung erhalten durch die Antwort, dafs die Verhältnisse der Postbauinspectoren eigentlich günstiger sind als die der Bauinspectoren der preufsischen allgemeinen Bauverwaltung.

Was die Umzugskosten bei Versetzung der gegen Tagegeld beschäftigten Regierungsbaumeister in unserer Verwaltung betrifft, so ist richtig, dafs diese Frage noch nicht reglementsmäfsig geordnet ist; thatsächlich aber erhalten diese Regierungsbaumeister, wenn sie zuvor bei einem Postbau in einer dauernden Beschäftigung gewesen sind, eine Entschädigung auf Umzugskosten, welche nach den allgemeinen für etatsmäfsig angestellte Beamte geltenden Dienstvorschriften bemessen wird, nicht in vollem Betrage, aber doch bis zu vier Fünfteln. Diese Angelegenheit sieht noch einer definitiven Ordnung entgegen im Zusammenhange mit der Regelung der Frage der Festsetzung der Diäten und Fuhrkosten für die Reichsbeamten.«

Der Abgeordneter Stoecker bemerkte mit Bezug auf die geplante anderweitige Gestaltung der Laufbahn für die höheren Stellen der Postverwaltung, der bisherige Zustand habe auch sein Gutes gehabt. Die Post sei wohl das einzige Ressort gewesen, wo sich Jemand von der Pike auf bis zu den höchsten Stellen habe aufschwingen können. Das hätte dem ganzen Postwesen eine Strebsamkeit und Tüchtigkeit gegeben, wofür er keinen Ersatz wisse. Auch werde es wohl nicht in jedem Falle durchaus nothwendig sein, für die höhere Postcarrière die künftig beanspruchte Vorbildung zu besitzen. Er würde bedauern, wenn hervorragende Talente, die sich heraufdienen, nicht auch die höhere Laufbahn beschreiten könnten, da sonst die mittleren Klassen, die kein Geld zum Studiren hätten, ausgeschlossen blieben. Hinsichtlich der Vorbildung für die mittlere Laufbahn sei auch er der Meinung, dafs die Reife für die Untersecunda eine schlechte Bildungsgrenze darstelle.

Weiter regte Redner an, die Directoren der grofsen Postämter in der Provinz im Gehalte mit den Posträthen gleichzustellen, sowie Generalinspectoren zu ernennen zur Controle darüber, dafs die Anordnungen der Verwaltung überall gleichmäfsig durchgeführt werden. Er erinnerte dabei an eine Aeufserung des Abgeordneten Dr. Lingens: dafs vielfach den wohlwollenden Absichten des Staatssekretärs die Büreaukratie in der Provinz nicht folge.

Der Staatssekretär antwortete:

»Meine Herren, zunächst glaube ich, irrt der Herr Vorredner in seiner Auffassung, dafs nach der bisherigen Organisation die Beamten der mittleren Lauf bahn bis zu den höchsten Stellen hätten aufsteigen können. Das war thatsächlich nicht der Fall; im Gegentheile sie endeten bei der Stellung eines Ober-Postassistenten, abgesehen von den Militäranwärtern, die unter Umständen zur Sekretärstellung zugelassen wurden und Sekretärstellen bekommen konnten. Da kann ich mich berufen auf den Herrn Abgeordneten Dr. Müller; der wird mir bestätigen, dafs gerade der Wunsch der Assistenten dahin ging, dafs ihnen weitere Stellen zugänglich gemacht würden, und dafs ihnen jetzt auch durch die neue Organisation ein weiteres Fortkommen ermöglicht sei. Also diese Organisation ist nicht eine Verschlechterung für die Assistenten, sondern eine wesentliche Verbesserung.

Weiter die Frage der Postdirectoren! Meine Herren, ich darf mich beziehen auf die Verhandlungen in der Budget-Commission. Es werden gewifs öfter solche Wünsche auf Gehaltsverbesserung laut; aber nachdem alle Verhältnisse geprüft sind, sind wir zu einem gewissen Abschlusse gekommen. Ich möchte den Herrn Abgeordneten darauf hinweisen, dafs bereits im Jahre 1896 die Gehälter der Postdirectoren um 600 Mark erhöht und im vorigen Jahre durch eine andere Staffelung für einen ganzen Theil noch verbessert worden sind. Ich glaube nicht, dafs es in den nächsten Jahren möglich sein wird, diese Stellen noch besser zu dotiren.

Was nun die Anregung betrifft, ich solle gewissermafsen Generalinspectoren hinausschicken, um mich davon zu überzeugen, dafs die von mir generell getroffenen Anordnungen in die Praxis übersetzt werden, so deutete ich bereits an, dafs Mafsregeln, die ich für nothwendig und richtig halte, wie z. B. die Erweiterung der Sonntagsruhe, nicht kurzer Hand zu erledigen sind, indem ich einfach decretire, sondern es ist eine ganze Reihe dienstlicher Anordnungen, Bereitstellung von Personal u. s. w. nöthig, ehe eine solche Mafsregel voll und ganz durchgeführt ist. Es liegt also hier nicht etwa ein büreaukratischer Widerstand vor, sondern eine derartige Verfügung braucht auch noch eine Summe von Ausführungsbestimmungen und die sind, wie ich schon erwähnte, nicht so leicht zu erledigen.

Was den Sommerurlaub anbetrifft, so hat sich das constant verbessert; wir haben immer mehr Beamten den Sommerurlaub bewilligen können. Alle Berichte — das kann ich dem hohen Hause hier wiederholt erklären — sprechen sich dahin aus, dafs die Beamten, die einen Sommerurlaub jetzt geniefsen, ganz anders als früher frisch und fröhlich zur Arbeit kommen. Aber auch ihr Gesundheitszustand hat sich im grofsen Ganzen verbessert und wir haben nicht mehr so viele Krankheitserscheinungen wie früher, wo die Leute unausgesetzt in den staubigen Arbeitsräumen ihren Dienst versehen mufsten. Wenn es aber nothwendig ist für mich — und das tritt in verschiedenen Fällen ein —, mich zu überzeugen, wie es draufsen in der Praxis aussieht, so entsende ich — abgesehen von den Reisen, die ich persönlich unternehme — hierzu die Räthe des Reichs-Postamts, die mir nahe stehen und von denen ich genau weifs, dafs sie mit meinen Intentionen übereinstimmen und unter diesem Gesichtswinkel auch draufsen die Revision so vornehmen, wie ich es für erforderlich erachte. Das findet nicht etwa in beschränktem, sondern in ziemlich umfangreichem Mafse statt. Es ist weiter nothwendig für mich, den Chef der Verwaltung, dafs ich klar sehe, wie weit die einzelnen Persönlichkeiten zu dem einen oder anderen Dienste geeignet sind. Dazu gebrauche ich ebenfalls keine besonderen Generalinspectoren; diese Sachen werden ebenso von den Räthen des Reichs-Postamts wahrgenommen. Die

Herren dürfen sich überzeugt halten, dafs nach dieser Richtung hin wirklich nicht etwa Widerstand in den unteren Kreisen gegen diese oder jene Verfügung besteht, sondern eine jede derartige Verfügung erfordert noch gewisse Zeit, bis sie ganz durchgeführt ist. Während die Beamten früher von drei Sonntagen zwei halbe oder einen ganzen frei gehabt haben, ist jetzt, wie ich schon erwähnte, ein weiterer Schritt vorwärts gethan worden. Da in den verschiedenen Orten die Verhältnisse sehr verschieden sind, kann oft in einem Orte noch ein Zustand bestehen, der an anderen Orten bereits durch einen anderen ersetzt ist; das liegt in den Verhältnissen der einzelnen Gegenden und der einzelnen Ober-Postdirectionsbezirke.«

Bei Titel 20 machte der Berichterstatter darauf aufmerksam, dafs hinsichtlich der sogenannten Militärpostämter eine Aenderung eingetreten sei, wonach diese Stellen nur noch Stabsoffizieren und Hauptleuten direct zugänglich seien, während man die Leutnants auf den gewöhnlichen Weg der Postcarrière, unter Ablegung der Assistentenprüfung, verwiesen habe. Aus den Erörterungen in der Budget-Commission über Titel 22 hob er hervor, man habe auch dort beklagt, dafs als Abschlufs der Bildung für die mittlerere Postlaufbahn der Abgang von Obertertia betrachtet werden solle. Von der Postverwaltung sei entgegengehalten worden, dafs seither eine grofse Zahl von Beamten unmittelbar aus der Volksschule hervorgegangen, dafs diese Volksbildung genügend für den Eintritt gewesen sei und dafs es späterhin nur auf das Bestehen des Examens angekommen wäre. Mit dem Erfordernisse der erfolgreichen Absolvirung der Obertertia sei also schon weiter gegangen; höhere Anforderungen an den Bildungsgrad habe man nicht stellen können, weil in manchen Gebieten unseres weiten deutschen Vaterlandes nicht in so ausreichendem Mafse für Schulen gesorgt sei, dafs sich schon jetzt allgemein weitergehende Ansprüche stellen liefsen. In der Commission sei ferner Beschwerde geführt worden, dafs den wiederholten Wünschen und Anregungen des Reichstags wegen Verbesserung der Gehaltsscala der Assistenten (Verlegung der Zulage von 300 Mark vom Ende an den Anfang der Gehaltssteigerungen — vergl. Archiv vom vorigen Jahre, S. 434 —) seither keine Folge gegeben wäre; es sei daher von neuem ein Antrag eingebracht, eine Regelung nach dieser Richtung hin durch einen Nachtragsetat für 1900 vorzusehen. Er bitte das hohe Haus, den einstimmigen Antrag der Commission anzunehmen.

Nachdem hierauf der Präsident mitgetheilt hatte, dafs ein Antrag des Abgeordneten Dr. Vielhaben vorliege: den Titel 22 nach beendeter Discussion an die Budget-Commission zurückzuverweisen, nahm der Letztere das Wort zur Begründung seines Antrags. Er stellte zunächst die Behauptung auf, dafs bei diesem Titel von der Reichs-Postverwaltung seit vielen Jahren etatsmäfsige Stellen nicht besetzt und die dafür ausgebrachten Mittel benutzt worden seien, um eine gröfsere Zahl von Beamten diätarisch zu beschäftigen; man habe ihnen etwa ein Drittel des Gehalts weniger gezahlt, als der Etat vorsah, und den Ueberschufs dazu verwendet, weitere Beamte anzustellen. Durch diese Sparsamkeit sei ein Ueberschufs in der Verwaltung erzielt, den seines Erachtens die gesetzgebenden Körperschaften nicht gewollt hätten. Das Verfahren schliefse eine Etatsverletzung und eine Verletzung des Rechtes des Reichstags: die Einnahmen und Ausgaben des Reichs nachzuprüfen, in sich, da eine solche Nachprüfung unmöglich gemacht worden sei; auch liege darin etwas, was man heutzutage »Lohndrückerei« nenne. Er meine aber, es sei Ehrenpflicht für den Reichstag, darauf zu halten, dafs die Beamten ihr im Etat ausgeworfenes Gehalt bekämen.

Redner verbreitete sich sodann über

die vom Bundesrath im Jahre 1882 festgelegten Grundsätze wegen der den Militäranwärtern mit Civilversorgungsschein vorbehaltenen Stellen und der ihnen während der Probedienstzeit zustehenden Bezüge. Diese Grundsätze habe die Postverwaltung für ihren Bereich dadurch nicht eingehalten, dafs sie den betreffenden Beamten — anstatt mindestens $^3/_4$ des Stellengehalts — nur einen diätarischen Satz, der etwa $^3/_4$ davon ausmachte, gezahlt hätte. Er erinnerte weiter an den in Folge dessen (wie unseren Lesern bekannt) von einer gröfseren Zahl der in ihren Ansprüchen verkürzten Militäranwärter gegen die Postverwaltung angestrengten Rechtstreit, an die Entscheidung des Reichsgerichts: dafs jene Grundsätze des Bundesraths Gesetzeskraft hätten und dafs jeder Beamte einen Civilanspruch auf dasjenige habe, was die Grundsätze vorsehen, sowie an die daraufhin vom Kammergericht im September 1898 erfolgte Verurtheilung des Reichs-Postfiscus. Es müsse Aufklärung verlangt werden, warum die Postverwaltung nicht schon damals noch einmal Revision beim Reichsgericht eingelegt habe, wenn jetzt den Beamten gegenüber an dem Erfordernisse einer weiteren reichsgerichtlichen Entscheidung festgehalten werde. — Nachdem die Entscheidung des Kammergerichts rechtskräftig geworden, sei in Berlin die Nachzahlung nur an alle diejenigen angeordnet worden, welche dieserhalb vorstellig geworden waren, während die übrigen, die sich im Vertrauen auf die vorgesetzte Behörde ruhig verhielten, nichts bekommen hätten. Eine grofse Zahl der in Betracht kommenden Beamten aus Hamburg hätte ihn dieserhalb später um Einreichung einer Klage ersucht; er habe sie mit dem Hinweise darauf beruhigt, dafs sie nach den Erklärungen der Vertreter der Postverwaltung im Reichstag auf die Nachzahlung sicher rechnen dürften, sei aber sehr enttäuscht gewesen, als bald darauf bei einer Klage zweier Bremer Assistenten von der Reichs-Postverwaltung die Einrede der Verjährung erhoben worden sei, ungeachtet ihrer gegentheiligen Erklärung im Reichstage. Obwohl die Reichs-Postverwaltung vom Landgerichte zu Bremen mit dieser Einrede zurückgewiesen sei, habe sie dennoch Berufung eingelegt. Er habe nunmehr den Hamburger Beamten zur Verringerung der Kosten vorgeschlagen, gemeinschaftlich zu klagen; auch für die Postverwaltung ergebe sich dadurch, wenn sie, wie unzweifelhaft zu erwarten, verurtheilt werde, eine erhebliche Ersparnifs. — Den jetzigen Standpunkt des Bundesraths verstehe er nicht, da gerade dieser gegen das Verhalten der Postverwaltung hätte Einspruch erheben sollen, anstatt es zu unterstützen. — Wenn die Postverwaltung jetzt geltend mache, dafs die Einberufungsschreiben an die Militäranwärter einen verschiedenen Wortlaut hätten und dafs darzulegen versucht werden solle, es sei eine verschiedene Auslegung möglich, so sei ein Unterschied in den Einberufungen freilich anzuerkennen, aber sie nähmen alle ohne Zweifel auf die genannten Grundsätze Bezug und jedem Einberufungsschreiben sei ein Nachsatz auf Grund Beschlusses des Kriegsministeriums angefügt über die Folgen der Ablehnung einer angebotenen Stelle. Zu einem derartigen Hinweise sei die Postverwaltung nur berechtigt gewesen, wenn es sich um Anstellung in Gemäfsheit der Grundsätze handelte und nicht um diätarische Beschäftigung; jeder Anwärter habe beim Empfange des Einberufungsschreibens von der Voraussetzung ausgehen müssen — und darauf komme es nach der Auffassung des Kammergerichts an —, dafs er in Gemäfsheit der für Militäranwärter bestehenden Bestimmungen angestellt werde und nicht auf Grund eines frei vereinbarten Vertrags. Daher sei auch nicht, wie der Berichterstatter der Budget-Commission hoffnungsvoll ausgesprochen, in die Beamtenkreise durch die von diesem in der Angelegenheit verlesene

Erklärung des Staatssekretärs (S. 244) grofse Zufriedenheit eingezogen, sondern das Gegentheil sei der Fall. Er — Redner — habe den ihm unterbreiteten Vorschlag: drei Fälle als principiell auf Kosten der Reichs-Postverwaltung durchzuführen, den Beamten vorgelegt und die Annahme deshalb empfohlen, weil die Sache billiger sei; sie hätten es aber entschieden abgelehnt, darauf einzugehen. Es habe sich sogar das Bestreben geltend gemacht, die vereinigten Klagen wieder aus einander zu ziehen, damit die Processe dem Reichs-Postamte theuerer würden.

Hierauf gab der Staatssekretär folgende Erklärung ab:

»Meine Herren, die Rede des Herrn Vorredners zerfällt in zwei Theile: ein Plaidoyer, das, glaube ich, richtiger zu halten gewesen wäre vor dem Gerichte bei der Vertretung der Interessen seiner Clienten, — und die allgemeine Frage, die, wie vielen Mitgliedern der Budget-Commission bekannt ist, im vorigen wie in diesem Jahre eingehend in der Budget-Commission verhandelt worden ist.

Meine Herren, ich möchte in erster Linie constatiren, dafs es sich um Verhältnisse handelt, die weit rückwärts liegen, die gar nicht zur Zeit meiner Verwaltung eingetreten sind, sondern die während des alten Systems der Gehaltszahlung — also noch vor dem Altersstufensystem — in die Erscheinung getreten sind. Weder die Reichs-Postverwaltung noch irgend eine Verwaltung hat das Recht, über einen Titel anders zu disponiren, als das hohe Haus hier mitbeschlossen hat.

(Sehr richtig! links.)

Meine Herren, wenn der Herr Vorredner anführt, wir hätten Diätare daraus bezahlt, — glauben Sie doch nicht, dafs der Rechnungshof des Deutschen Reichs der Verwaltung das je durchgelassen hätte. Die Diätare gehören zu einem ganz anderen Titel. Sie, meine Herren, die Sie in der Rechnungs-Commission sind, der ich auch früher angehört habe, Sie wissen, wie genau der Rechnungshof jede Verletzung eines Titels rügt und zur Sprache bringt.

(Sehr richtig! links.)

In dieser Beziehung liegt also eine Täuschung vor, die nur geeignet ist, in den betheiligten Kreisen falsche Vorstellungen zu erwecken. Es hat nie die Absicht einer Lohndrückerei vorgelegen, wie der Herr Vorredner gesagt hat, oder die Erwartung, aus den Ersparnissen durch Haltung von Diätaren möglicher Weise Ueberschüsse zu zeitigen. Es handelt sich vielmehr um Grundsätze, die im Jahre 1882, glaube ich, zwischen dem Kriegsministerium und der Reichs-Postverwaltung unter der Zustimmung des Rechnungshofs — denn bei solchen Fragen spricht der ja mit — getroffen sind. Dafs nachher eine andere Anschauung Platz griff und daraus diese Processe entstanden sind, ist sehr zu bedauern und ich kann nur wiederholen, was ich gestern schon ausgesprochen habe: für keinen Chef einer Verwaltung ist es angenehm, mit seinen nachgeordneten Beamten in Processen zu leben, sondern er mufs schon von selbst den Wunsch haben, dafs jedem gezahlt wird, was ihm rechtlich zukommt. Auch hier zeigt sich wieder, meine Herren: diejenigen, welche aus dieser Durchschnittsberechnung auf Grund der früheren Gehaltsbemessung mehr bekommen haben, sind ganz still und denken gar nicht daran, sich zu melden, sondern blofs diejenigen schreien, welche bei der Durchschnittsberechnung jetzt weniger bekommen haben. Ich verdenke es ihnen gar nicht; aber dieses Moment spricht eben mit.

Ich möchte aber den Herrn Abgeordneten noch darauf hinweisen — vielleicht ist der Herr Vorsitzende der Budget-Commission in der Lage, das auch zu erklären —: die Budget-Commission hat sich das Weitere in der Frage ja vorbehalten; Sie müssen doch daran festhalten, meine Herren,

wenn ich auch in diesem Momente sozusagen das Kriegskarnickel bin, dafs diese Grundsätze auch für viele andere Verwaltungen mafsgebend sind. Nicht blofs in meiner Verwaltung, sondern auch in anderen Verwaltungen sind diese Grundsätze in Uebereinstimmung mit dem Rechnungshofe bei der Berechnung zu Grunde gelegt worden; es ist also nicht einseitig bei der Reichs-Postverwaltung eine Entscheidung herbeizuführen, sondern die Sache ist meiner Ansicht nach correct in der Budget-Commission allgemein zu entscheiden.

Nun macht der Herr Vorredner hier der Postverwaltung Vorwürfe. Gewifs, meine Herren, es kommen Versehen vor; aber, wie ich schon bei anderer Gelegenheit sagte, wir sind Menschen. Die Ober-Postdirection Bremen hat ein solches Versehen begangen, sie hat sich auf Verjährung berufen. Ich habe diese Anordnung nicht unterzeichnet: ich habe vielmehr, als der Fall zu meiner Kenntnifs kam, der Ober-Postdirection gesagt: Du hast hier einen Fehler begangen, redressire das sofort. Der Herr Vorredner möge auch bedenken, dafs ich hier zwar als Chef der Verwaltung stehe, dafs aber die ganze Geldbewilligung von zwei Factoren ausgeht, vom Reichstage und vom Bundesrathe. Die Herren Mitglieder der Budget-Commission wissen, wie oft, wenn ich eine Sache nach meiner persönlichen Anschauung als wünschenswerth hinstelle, mir diese Wünsche von meinem Nachbar abgelehnt worden sind, und der Bundesrath hat doch auch eine gesetzlich berechtigte Stimme. Ich meine, ebenso wie der Bundesrath die Beschlüsse des Reichstags achtet, mufs umgekehrt der Reichstag es anerkennen, wenn im Bundesrathe die Meinung herrscht, die thatsächliche Rechtslage soll durch die ordentlichen Gerichte entschieden werden. So glaube ich, zumal ich mich erboten habe, die Kosten für meine Beamten zu tragen, wir sollen ruhig abwarten, bis die Entscheidung von Seiten des Gerichts erfolgt ist, und die allgemeine Stellung der Budget-Commission, die sich mit dieser Frage vielleicht noch beschäftigen wird, dem hohen Hause mitgetheilt wird. Es dreht sich eben nicht um eine Angelegenheit, die lediglich die frühere Postverwaltung betrifft, sondern um eine Frage von allgemeiner Bedeutung für alle Ressorts.«

Der Abgeordnete v. Kardorff bestätigte, dafs gerade deswegen, weil es sich nicht um Beamte der Postverwaltung allein handele, sondern um Militäranwärter der verschiedensten Ressorts, die Budget-Commission beschlossen habe, diese Fragen nochmals einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen. Seines Erachtens erübrige sich dadurch der Antrag des Abgeordneten Dr. Vielhaben.

Dagegen sprach sich der Abgeordnete Dasbach für die Zurückverweisung des Titels an die Budget-Commission aus mit dem Wunsche, dafs zuvor die Postverwaltung eine ausführliche Denkschrift über die ganze Frage herausgeben möchte. Von einer neuen gerichtlichen Entscheidung sei nennenswerther Erfolg kaum zu erwarten, zumal nach den früheren Ausführungen des Abgeordneten Schmidt (Warburg) — vgl. S. 266 —, soweit eine Probedienstleistung für etatsmäfsige Stellen in Frage komme, das Reichsgericht eine Entscheidung anscheinend bereits getroffen habe. Richtig sei, dafs der Staatssekretär auf die schliefsliche Prüfung der Angelegenheit durch den Rechnungshof Rücksicht nehmen müsse; wenn aber der Reichstag auf Grund der Denkschrift und der erneuten Prüfung in der Commission zu der Ueberzeugung gelange, dafs den Beamten ein Recht auf die eingeklagten Beträge zustehe, dann würde dieser, auch ohne ein neues Urtheil, gewifs bereit sein, die zur Befriedigung der Ansprüche erforderliche Summe in den Etat einzustellen. Alsdann käme der Rechnungshof gar nicht in die Lage, gegen die Zahlungen einen Einwand zu erheben.

Dieser Auffassung trat der Staatssekretär entgegen, indem er bemerkte:

»Meine Herren, der Herr Abgeordnete Dasbach scheint zu vergessen, dafs es auch noch einen Bundesrath giebt, der in Geldsachen mitzusprechen hat. Hier handelt es sich nicht um den Rechnungshof; den habe ich nur angeführt in Bezug auf die Legalität der Ausgaben; die hat er zu prüfen. Es wird sich nie ein Reichsschatzsekretär finden, der eine Zahlung anweist, ehe nicht der Bundesrath seine Genehmigung ertheilt hat. Es sind für diese Sache zwei Factoren vorhanden und deshalb meine ich immer, dafs, wenn der Bundesrath beschliefst, es solle ein Procefs angestrengt werden, der Reichstag mit seiner Entscheidung warten mufs; und wenn in diesem Falle Seitens des Bundesraths gesagt wird, man glaube, dafs ein Rechtsirrthum vorliege, so mufs meines Erachtens der Reichstag so lange warten, bis diese richterliche Entscheidung gefallen ist. Das verlangt doch naturgemäfs die Achtung, die beide Körperschaften gegen einander zu üben haben.«

Der Abgeordnete Stöcker sprach sich dahin aus, es würde einen übelen Eindruck machen, wenn das Reichsgericht, woran nicht zu zweifeln, zu Ungunsten der Postverwaltung entschiede, und er meine, es müsse eine Möglichkeit geben, dafs die verbündeten Regierungen mit dem Reichstag in Einvernehmen träten und damit die Angelegenheit aus der Welt geschafft würde. Von der Resolution über die Gehaltsverhältnisse der Assistenten wünsche er, dafs sie bald in Erfüllung gehen möge. Anzuerkennen sei, dafs der vorliegende Etat 1500 neue etatsmäfsige Stellen für die Assistenten aussetze. Trotzdem seien die Aussichten für diese Beamtenklasse, wenn er recht unterrichtet sei, verzweifelt schlecht; an der diesmaligen Anstellung seien angeblich Assistenten betheiligt, die bereits 9 bis 10 Jahre diätarisch gearbeitet hätten. Auf die Anregung, in verstärktem Umfange auf die Schaffung neuer etatsmäfsiger Stellen hinzuwirken, entgegnete der Staatssekretär, er habe bereits vorher erklärt, dafs bei den Assistenten das Diätariat gegenwärtig 5 Jahre und 4 Monate betrage und dafs dieses Verhältnifs wesentlich besser sei als bei allen anderen Verwaltungen; so seien es bei der preufsischen Eisenbahnverwaltung circa 7 und bei der preufsischen Justizverwaltung 8 bis 10 Jahre.

Abgeordneter Eickhoff sprach sich mit dem Ausdrucke des Bedauerns, dafs die geschädigten Militäranwärter mit ihren Hoffnungen wieder ad calendas graecas vertröstet seien, für Zurückverweisung der Angelegenheit an die Budget-Commission aus und ging mit kurzen Worten auf die Resolution wegen Aenderung der Gehaltsscala der Assistenten ein, deren Berücksichtigung er empfahl. Dafs diesem wiederholten einstimmigen Antrage die verbündeten Regierungen noch keine Folge gegeben hätten, sei um so mehr zu beklagen, als es sich nur um die kleine Summe von etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark handele.

Abgeordneter Graf von Oriola äufserte sich im Sinne des Abgeordneten von Kardorff und erachtete die Zurückverweisung des Etatstitels auch seinerseits als nicht nothwendig, ebenso wenig die Vorlegung einer Denkschrift über diese Frage, wodurch nur Zeit verloren ginge und die rechtzeitige Erledigung des Etats zweifelhaft würde. Dem Abgeordneten Stöcker trat er darin bei, dafs die von diesem angeregte Verständigung mehr erwünscht sei als das neuerliche bedauerliche Beschreiten des Procefswegs in einer an und für sich berechtigt erscheinenden Forderung der Beamten. Gegenüber den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Vielhaben über Verletzung des Etatsrechts betonte er — in Anbetracht der Wirksamkeit des Rechnungshofs und der Rechnungscommission — die Unmöglichkeit, dafs dergleichen der Aufmerksamkeit des Reichstags hätte entgehen können; es handele sich hier wohl in

der That um Mifsverständnisse. In Betreff der Resolution der Budget-Commission, deren einstimmige Annahme von seinen Fractionsgenossen gewünscht werde, seien diese mit ihm sich bewufst, dafs das gute, freundliche Herz des Staatssekretärs vollkommen mit ihr einverstanden sei und dafs diejenigen, welche sich dagegen aussprächen, nicht im Reichs-Postamte zu suchen wären. Redner sprach schliefslich den Wunsch aus, dafs die in Hessen vorhandenen sehr guten sogenannten höheren Bürgerschulen als geeignet erklärt werden möchten, um für die mittlere Postlaufbahn die richtige Vorbildung zu geben, sowie dafs den älteren Ober-Assistenten und Postverwaltern, falls deren Uebergang in das Postsekretariat ohne Examen nicht thunlich sein sollte, mindestens die Ablegung der Prüfung wesentlich erleichtert werde, wie ja auch die preufsische Eisenbahnverwaltung ihren älteren Betriebssekretären solche Vergünstigung zugestanden habe.

Der Abgeordnete Dr. Vielhaben verharrte bei seinem Standpunkte, dafs eine nochmalige gründliche Commissionsberathung unerläfslich sei. Seine Angriffe seien nicht gegen die Person des Staatssekretärs gerichtet, da das gerügte Verfahren in die Zeit vor dessen Amtsverwaltung falle. Dennoch müsse Klarheit geschaffen werden, zumal auch anderweit ähnliche Etatsverletzungen vorkämen. Warum gegen das Urtheil des Kammergerichts seiner Zeit nicht Revision eingelegt sei, wenn es der Verwaltung darauf ankomme, eine reichsgerichtliche Entscheidung über die Auffassung in Betreff des Einberufungsschreibens zu erlangen, darüber sei ihm eine Auskunft nicht ertheilt worden. Bei den Beamten habe sich die sonderbare Meinung festgesetzt, es sollen jetzt die 2 Milliarden für die Flotte abgespart werden, indem man die Beamten veranlasse, die Riemen einfach enger zu schnallen. Zu dieser Annahme hätte nicht nur die vorliegende Angelegenheit, sondern auch noch eine ganze Reihe von Umständen geführt, die auf ähnliche Sparsamkeiten in der Verwaltung hinausliefen; u. A. habe man das Aushülfspersonal zu Weihnachten diesmal später eingezogen als sonst und den Eisenbahnbeamten die zur Förderung des Post-Packetverkehrs in früheren Jahren gewährte Vergütung nicht mehr gezahlt, wodurch im Weihnachtsverkehre Verzögerungen entstanden wären.

Hierauf erklärte der Staatssekretär:

»Ich mufs entschieden Protest einlegen gegen die Behauptung des Herrn Vorredners, dafs ich für andere Interessen sparte und dadurch meine Beamten schädigte. Das ist ein Standpunkt, den man vielleicht draufsen einmal in einer Versammlung einnehmen kann; aber das halten Sie hier, meine Herren, doch wohl für völlig unmöglich, dafs eine Verwaltung spart, um für andere Zwecke Ueberschüsse zu erzielen, und dadurch ihre Beamten schädigt. Das, glaube ich, kann nicht ernst gemeint sein; es war vielleicht auch für andere Zwecke ausgesprochen. Meine Herren, dann möchte ich den Herrn Abgeordneten darauf hinweisen: zunächst haben wir den Titel 32, aus welchem die Diätare bezahlt werden; nur diejenigen Diätare, welche in etatsmäfsigen Stellen waren, bekamen aus Titel 22 ihr Geld; das liegt ganz klar und einfach. Es wird mich freuen, wenn der Herr Abgeordnete im nächsten Jahre in der Budget-Commission nachweist, wo Mittel anders verwendet worden sind, als der Etat bestimmt. Es wird ja die Budget-Commission sehr interessiren und es wäre auch mir lieb gewesen, wenn der Herr Abgeordnete in der Budget-Commission schon in diesem Jahre Veranlassung genommen hätte, dergleichen Fragen aufzurollen; denn das liegt in meinem eigenen Interesse. Ich mufs sagen, ich halte es bei unserer ganzen Organisation für völlig ausgeschlossen, dafs so etwas vorkommen kann.

Aber, meine Herren, ich komme immer wieder auf den einen Punkt zurück und da wollen die Herren sich doch immer klar machen, dafs das Haus nicht einseitig beschliefsen kann, eine Ausgabe zu machen. Die Herren, die noch nicht lange in der Budget-Commission gearbeitet haben, haben meines Erachtens nicht die volle Uebersicht über die Consequenzen. Sie haben hier den Etat, Sie können ihn bewilligen, Sie können ihn ablehnen; aber der Reichstag ist nicht in der Lage, einen Ausgabeposten einseitig hineinzusetzen. Ich glaube, der Herr Abgeordnete Dasbach wird das auch zugeben. Wir sind ein Bundesstaat. Der Bundesrath hat beschlossen, es soll ein Procefs angestrengt werden. Ueber diesen Beschlufs des Bundesraths kann sich der Reichstag nicht hinwegsetzen und ich meine, wenn Sie nach dem Wunsche der Herren Abgeordneten von Kardorff und Graf von Oriola den Titel 22 aussetzen, so wird in der Sache nichts geändert. Sie müssen doch den Beamten das Gehalt bewilligen, sonst würde wieder eine eigenthümliche Rechtslage entstehen. Die Beamten haben ein Recht auf das Gehalt, das hier ausgeworfen ist. Also, Sie können das gar nicht verweigern. Ich weifs demnach nicht, aus welchem Grunde der Titel 22 ausgesetzt werden soll. Ich habe nichts gegen die Beschlüsse des hohen Hauses; es kann bestimmen, ob der Titel in die Budget-Commission zurückverwiesen werden soll. Aber in der Sache selbst ist bei diesem Titel nichts zu machen. Sie können eine Resolution fassen, gewifs, aber Sie sind nicht in der Lage, in den Etat einzustellen: die Reichsverwaltung soll eine Million so und so viel auszahlen; das ist nach unserer ganzen Bundesverfassung unmöglich. Gewifs handelt es sich um eine Sache, welche der Ordnung bedarf, was von meiner Seite nie verkannt worden ist; aber wir müssen uns doch auf den Boden unserer Reichsverfassung stellen und da bitte ich wiederholt, das hohe Haus möge die Gerechtsame des Bundesraths achten, ebenso wie der Bundesrath die Gerechtsame des Reichstags achtet.

Ich möchte noch auf die Päckereifrage zu sprechen kommen. Meine Herren, gewifs habe ich sehr bedauert, dafs die Päckereien in diesem Winter zum Theil so spät angekommen sind. Es wurde schon erwähnt, und ich kann nur wiederholen, wie oft in diesen Sachen die Verhältnisse beim Eisenbahnbetriebe, die verspätete Einbringung der Züge, die zum Theil durch den grofsen Schneefall veranlafst war, die Schuld tragen. Ferner kommen, namentlich in Berlin, noch andere Verhältnisse in Betracht: die Umarbeitungs- bz. Durchgangsstationen konnten bei der ungewöhnlich grofsen Zunahme des Packetverkehrs diesen nicht bewältigen. Was aber die Vergütungen an die Eisenbahnbeamten anlangt, so bewilligen Sie, meine Herren, ja die Mittel, die mir für diese Zwecke zur Verfügung stehen; weiter habe ich keine übrig. Sie können nächstes Jahr nachsehen, ob ein Groschen gespart ist. Ich möchte zum Schlusse noch darauf hinweisen, dafs wir am 20. Dezember, wie im vorigen Jahre, so auch in diesem Jahre mit den erweiterten Einrichtungen zur Bewältigung des Weihnachtsverkehrs begonnen haben.«

Der Abgeordnete v. Kardorff kam auf seine vorherige Erklärung zurück, indem er hinzufügte, dafs höchstens eine Resolution des Reichstags, worin dessen Mifsbilligung über das Verfahren des Bundesraths ausgesprochen werde, in Frage komme, dafs aber im Uebrigen der Reichstag machtlos sei, den Bundesrath von seinem Beschlusse zurückzubringen.

Dagegen trat der Abgeordnete Schmidt (Warburg) dem Antrage auf Zurückverweisung bei. Vor allem müsse die Frage beantwortet werden, warum nicht wenigstens die in etatsmäfsige Stellen einberufenen Militäranwärter entschädigt würden, deren

Ansprüche nach seinen früheren Darlegungen das Reichsgericht bereits anerkannt habe. Es gehe doch nicht an, dafs sich der Fiscus womöglich von jedem einzelnen Beamten bis in die letzte Instanz hinein verklagen lasse; wo bleibe da das Rechtsbewufstsein der betheiligten Personen? Dem Staatssekretär mache er keinen Vorwurf, wohl aber dem, welcher die Zweifel in den Bundesrath hineingetragen.

Abgeordneter Singer sprach sich gleichfalls für die Zurückverweisung aus. Nach Prüfung des ganzen Materials werde die Budget-Commission hoffentlich in der Lage sein, beim Reichstage eine Resolution zu beantragen, worin die verbündeten Regierungen ersucht werden, eine nochmalige Procefsführung in dieser Angelegenheit zu unterlassen. Das erscheine ihm der wirksamste Weg. Nachdem die Regierung von ihrem Standpunkte wegen Geltendmachung des Verjährungsrechts durch den Reichstag mühsam abgedrängt sei, suche sie nunmehr einen anderen Weg zu finden, um um die Zahlung herumzukommen. Wenn es auch vielleicht juristisch möglich sein werde, die Anklage des Abgeordneten Dr. Vielhaben wegen Verletzung des Etatsrechts zu widerlegen, so sei sie doch moralisch jedenfalls berechtigt; denn der Sinn einer Etatsbewilligung sei doch der, dafs ein genehmigter Etatstitel nur für den ausgesprochenen Zweck verwendet werden dürfe, und das sei hier in gewissem Grade nicht geschehen. — Gewifs werde es dem Staatssekretär peinlich sein, der Schildhalter für den Bundesrath in einer Frage sein zu müssen, die er bei dem Wohlwollen, das er nach seiner Versicherung für die Beamten hege, wahrscheinlich in einem anderen Sinne entschieden haben würde, aber verfassungsrechtlich sei er dem Reichstage für seinen Etat verantwortlich. Leider habe der Staatssekretär des Reichs-Schatzamts nicht Gelegenheit genommen, seinen Standpunkt darzulegen; der Vater aller Hindernisse werde aber wahrscheinlich auch in diesem Falle im preufsischen Finanzministerium zu suchen sein. Die Berathung in der Commission auszusetzen bis zum Eingange der gewünschten Denkschrift, erscheine ihm nicht räthlich, da man auf eine solche wohl lange würde warten müssen. Er meine: wenn sich die Budget-Commission mit der ganzen Frage an der Hand des vollständigen, auch die anderen Ressorts umfassenden Materials im Zusammenhange befasse und der Reichstag alsdann auf Grund ihres Berichts durch eine Resolution die verbündeten Regierungen aufforderte, in einen Nachtrags-Etat die zur Regelung dieser Forderungen nöthigen Summen einzustellen, dann werde sich der Bundesrath schliefslich doch überlegen, ob er es in einer Frage, bei der Recht und Moral offensichtlich auf Seiten des Reichstags und der geschädigten Beamten lägen, auf einen Conflict mit dem Reichstage ankommen lassen wolle. Aber selbst dann werde der Reichstag Mittel und Wege finden, wie schon sonst geschehen, so auf die verbündeten Regierungen einzuwirken, dafs die Wünsche der Volksvertretung erfüllt würden.

Der Staatssekretär antwortete:

»Meine Herren, in dieser Sache ist ja schon sehr viel geredet worden.

(Sehr richtig! links.)

Es geht hier wie mit den Schulmeistern: wie früher über diese viel verhandelt wurde, so wird heute wegen Gehaltsnachzahlungen der Militäranwärter geredet. Das mufs ich dem Herrn Abgeordneten Singer allerdings erwidern: es handelt sich hier nicht blos um Recht und Moral. Er ist ja selbst an der Berliner Stadtverwaltung betheiligt und weifs, dafs das Stadtverordnetencollegium anderer Meinung gewesen ist über die Ansprüche der städtischen angestellten Beamten als die Gerichte.

(Zuruf links.)

— Leider?

(Erneuter Zuruf.)

— Nun, Sie sind doch dabei betheiligt gewesen, das werden Sie doch zugeben!

Es handelt sich hier gar nicht um eine Sache, welche der Reichstag gefordert hat, sondern es sind Ansprüche, die erwachsen sind aus einem erstrittenen gerichtlichen Erkenntnisse, nicht Ansprüche, die etwa vorher bestanden haben, welche den Beamten zugebilligt waren und nun widerrechtlich ihnen vorenthalten werden. Darum werde ich den Herren auch kein anderes Material unterbreiten können, als ich zur Zeit besitze.

Allerdings mufs ich zugeben, dafs gegen dieses richterliche Urtheil von der Reichs-Postverwaltung seiner Zeit keine Berufung eingelegt wurde; jetzt wird es aber vom Bundesrathe beanstandet. Man glaubt, es wird ein anderes Urtheil ergehen; denn es dreht sich nicht um Forderungen, welche den Beamten vorenthalten werden, obwohl sie im Budget ausgebracht sind. Meine Herren, wir sollten die Sache ruhig und objectiv behandeln. Ich bin der Erste, der sich freuen würde, den Beamten etwas zuwenden zu können. Auch die Budget-Commission wird gar nichts anderes thun können, als — wie die vorliegende Resolution besagt — die verbündeten Regierungen zu ersuchen, auf Grund des Erkenntnisses nach Möglichkeit den Wünschen der Beamten zu entsprechen. Wir müssen gerichtlich erst klar stellen, ob die Ansprüche zu Recht bestehen oder nicht. Handelte es sich um Gelder, die im Budget ausgebracht sind, dann läge die Frage ganz anders, und wir brauchten darüber nicht zu discutiren. Ich möchte Sie bitten, dies zu unterscheiden, und um das klarzustellen, habe ich mir erlaubt, noch einmal in die Discussion einzugreifen.«

Abgeordneter Dasbach bemerkte, aus der Thatsache, dafs der Rechungshof kein Monitum gezogen, lasse sich keineswegs folgern, es sei auch kein Versehen vorgekommen, da dem Rechnungshofe manches entgehen könne. Im Uebrigen habe er durchaus nicht übersehen, dafs es zur Bewilligung auch der Zustimmung des Bundesraths bedürfe; seine Worte seien mifsverstanden worden. Wenn der Staatssekretär davon gesprochen, dafs zum Gedeihen des Staatswohls ein gutes Einvernehmen zwischen Reichstag und Bundesrath erforderlich sei, so sei nicht zu verstehen, wefshalb der Reichstag Jahr für Jahr diese unangenehme Angelegenheit behandeln müsse. Bei seinem Wunsche auf Vorlegung einer Denkschrift habe er die Ueberzeugung gehabt, dafs sich das Material druckfertig in den Händen des Staatssekretärs befinde; habe er sich geirrt, dann bedauere er, von dem Staatssekretär eine so günstige Meinung gehabt zu haben.

Der Staatssekretär erwiderte ihm:

»Meine Herren, zu Glück ist der Herr Abgeordnete Dasbach doch nicht in Deutschland die öffentliche Meinung. Er hat ja in dieser Sache ein anderes Urtheil über mich; ich überlasse es ihm. Aber ich mufs leider den Herrn Abgeordneten wiederum darauf hinweisen, dafs er dem hohen Hause etwas vorgeführt hat, was, glaube ich, nicht zutrifft. Er sagte jahraus, jahrein — so lauteten seine Worte — beschäftige diese Frage den Reichstag. Meine Herren, das Erkenntnifs, welches hier vorliegt, trägt das Datum des 28. September 1898. Ich frage den Herrn Abgeordneten, wie viel Jahre seit dieser Zeit vergangen sind, dafs er Gelegenheit gehabt hat, sich jahraus, jahrein mit dieser Sache zu beschäftigen. Vielleicht hat er eine andere Zeitrechnung.«

(Heiterkeit.)

Abgeordnete Dr. Paasche vertrat die Ansicht, dafs in dem vorliegenden Streite der Standpunkt zur Beurtheilung der Frage von einigen Seiten völlig verschoben werde. Wenn der Abgeordnete Singer dabei betone, dafs Recht und Moral auf Seiten des Reichstags seien, dann heifse das beinahe, als ob Unrecht und Unmoralität auf

Seiten des Bundesraths lägen. Es sei durchaus falsch, anzunehmen, dafs Kaiserliche Beamte seit Jahren in ihren rechtlichen Bezügen durch die Verwaltung verkürzt seien.

»Bisher wurden« — fuhr Redner fort — »die Militäranwärter einberufen in ihrem eigenen Interesse mit einem Diätensatze von 2,70 Mark pro Tag, ob eine etatsmäfsige Stelle frei war oder nicht. Jetzt sollen sie nun nach einem gerichtlichen Erkenntnisse statt dessen drei Viertel des Stellengehalts beanspruchen können. Es gab aber damals eine ganze Reihe von Stellen, bei denen sie mit 2,70 Mark mehr verdienten als bei drei Viertel des Stellengehalts. Es war also bis zum Jahre 1894 ein absolut geltendes Gewohnheitsrecht, das vielfach im Interesse der Beamten selbst geübt wurde. Nun ist, nachdem die Praxis geändert ist und daraus von Einzelnen abgeleitet wurde, dafs das frühere Verfahren zu Unrecht geübt sei, ein gerichtliches Erkenntnifs ergangen, wonach diese bisher *bona fide* im Einverständnisse mit der Militärverwaltung und der Ober-Rechnungskammer von allen Civilverwaltungen geübte Praxis als ungültig hingestellt worden ist. Nun wird hier immer gesagt von den Herren Collegen Vielhaben und Schmidt, das Urtheil sei unanfechtbar. Nach den Verhandlungen der Budget-Commission ist das Urtheil, das damals zu Gunsten eines Mannes ergangen ist, gar nicht als so wichtig beachtet worden, als es sich für die Folge in allen Consequenzen herausgestellt hat; deshalb war, so viel ich weifs, die Revision nicht eingelegt. So weit ich die Sache beurtheilen kann, ist der Rechtsstandpunkt kein absolut zweifelloser; denn wenn ich mich recht erinnere, nimmt das Kammergericht an, dafs durch die Einberufung eines Militäranwärters eine etatsmäfsige Stellung geschaffen werde. Das kann absolut nicht der Fall sein. Wenn nun die Sache rechtlich auch anders liegen kann, dann wollen wir doch die gerichtliche Entscheidung abwarten.«

Dem Einwande des Abgeordneten Singer: dafs ein einmüthiger Beschlufs des Reichstags durch Rechtstüfteleien des Bundesraths illusorisch gemacht werden solle, sei entgegen zu halten, dafs letzterer doch nicht leichtsinnig Tüfteleien anstellen werde, blos um sich der Verpflichtung zu entziehen, welche der Reichstag für billig erachte; vielmehr werde er sich ebenfalls auf juristische Gutachten stützen, sonst würde er es nicht so weit kommen lassen, ein gerichtliches Erkenntnifs zu verlangen. Die gegen den Staatssekretär des Reichs-Schatzamts gerichteten Angriffe entbehren der Begründung. Redner wendete sich weiter gegen die Anschuldigungen des Abgeordneten Dr. Vielhaben, den er darauf hinwies, es sei ein vollständiger Irrthum, anzunehmen, dafs etatsmäfsig bewilligte Gelder an falschen Stellen ausgegeben würden. Er (Redner) sei jahrelang Vorsitzender der Rechnungs-Commission gewesen und wisse genau, wie die Controle über die Rechnungen stattfinde. Wenn die im Reichstage für eine bestimmte Beamtenklasse bewilligten Gelder nicht ganz ausgegeben werden, so seien die unverausgabt gebliebenen Beträge als erspart nachzuweisen; seien dagegen mehr Gelder diätarisch verausgabt, so bedürfe es dazu der nachträglichen Genehmigung des Reichstags. Eine Uebertragung der Fonds finde nicht statt. Es sei also keine Verwaltung, auch die Postverwaltung nicht, in der Lage, aus den für Assistenten bewilligten Gehältern diätarisch beschäftigte Beamte zu besolden, um Ueberschüsse zu erzielen. Zu einer Zurückverweisung des Titels liege kein Anlafs vor.

In letzterem Sinne sprach sich auch der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) aus: die Budget-Commission habe sich bereits so eingehend mit der Sache beschäftigt, dafs eine neue Wendung der Dinge von einer abermaligen Commissionsberathung nicht zu erwarten sei. Auch sollte man sich vor Augen halten, dafs nach der bestimmten Erklärung des Staats-

sekretärs der Bundesrath beschlossen habe, erst noch eine abermalige Entscheidung durch das Reichsgericht herbeizuführen und dann Stellung zu der Frage zu nehmen, ob die Rechtsansprüche der in ihren Bezügen geschädigten Beamten als verbindlich anzuerkennen seien. Bei der dritten Lesung des Etats werde es Zeit sein, auf die Angelegenheit zurückzukommen und alsdann einen für die weitere Behandlung entscheidenden Entschlufs zu fassen. Die Budget-Commission sei doch nicht das Aschenbrödel des hohen Hauses, auf das man alles ablade, was man sonst nicht anzubringen wisse. Sonst möge man eine besondere Commission mit der Aufgabe beglücken, ins Blaue hinein weiter zu berathen.

Weiter wünschte Redner Auskunft, wie es jetzt mit dem Erholungsurlaube gehalten werde, über dessen nicht gleichmäfsige Handhabung man klage. — Die vom Staatssekretär angegriffenen »Zeitungsschreiber« müsse er in Schutz nehmen; diese hätten nur in Bezug auf die Berliner Postverhältnisse in verständiger Weise den in weitesten Kreisen laut gewordenen Klagen Ausdruck gegeben und die Postverwaltung sollte es anerkennen, wenn die Presse auf Mifsstände aufmerksam mache, durch welche das Publikum sich beschwert fühle. — Wenn auf seine Anregung wegen des Wohnens der Postbeamten in den Berliner Vororten vom Staatssekretär entgegen gehalten sei, dafs die Postverwaltung, als Betriebsverwaltung, in dieser Hinsicht nicht so weit gehen könne wie andere Verwaltungen, so sei darauf hinzuweisen, dafs die preufsische Eisenbahnverwaltung, die ihren Beamten die Wahl des Wohnsitzes so sehr erleichtert habe, ebenso gut eine Betriebsverwaltung sei. Der Staatssekretär dürfte also wohl in der Lage sein, der Anregung Folge zu geben. — Nicht befriedigt sei er auch über die Antwort, die auf seine Bemerkungen über die hohen Anforderungen bei der Postsekretärprüfung in Bezug auf die Kenntnifs der Telegraphenapparate vom Staatssekretär ertheilt worden sei: es gäbe heute kaum noch ein Postamt, wo nicht ein Telephonapparat vorhanden wäre. Die Vorschriften bezögen sich aber nicht blos auf einen solchen Apparat, sondern auch auf eine ganze Anzahl anderer Apparate. Besonders überrascht hätten ihn indefs die Ausführungen des Staatssekretärs über die kurze Meldefrist der Assistenten für die Sekretärprüfung; sie liefsen den Eindruck entstehen, es seien überhaupt nur so wenige Stellen für Sekretäre frei, dafs es sich nicht lohne, in gröfserem Mafse Assistenten, die sich um solche Stellen bewerben, zuzulassen. Dann wäre, falls er den Staatssekretär nicht mifsverstanden habe, thatsächlich der Effect der, dafs die Assistenten zwar der Form nach zur Sekretärprüfung verstattet würden, in der Sache aber von der Sekretärlaufbahn ausgeschlossen blieben. In Wirklichkeit sei die Absicht des Staatssekretärs wohl eine bessere, als sie nach seinen Ausführungen zu sein scheine.

Die Erwiderung des Staatssekretärs lautete:

»Ich weifs nicht, ob der Herr Präsident gestattet, dafs ich noch eine kurze Erwiderung auf die letzten Punkte geben darf. Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Dr. Müller (Sagan) nur antworten: meine Ausführungen betreffs des Examens haben, glaube ich, bei ihm eine mifsverständliche Auffassung gefunden. Ich habe nur gesagt — und glaube auch, dafs das Stenogramm das ergeben wird —, dafs, wenn die betreffenden älteren Beamten das Examen noch länger hinausschieben, sie ins Hintertreffen kämen gegenüber denjenigen jüngeren, welche früher das Examen machten, und dafs naturgemäfs, wenn sie überhaupt Aussicht haben wollen, noch in Sekretärstellen verwendet zu werden, es in ihrem eigensten Interesse liege, baldmöglichst sich dem Examen zu unterziehen. Aufserdem haben sie bekanntermafsen, wenn sie das Examen

einmal nicht bestehen, noch eine Frist von einem Jahre bis zur Wiederholung. Wenn Sie das bei den älteren Beamten hinzurechnen, dann sind es 2¼ Jahre; das ist schon eine ziemlich lange Zeit. Ich glaube, eine kürzere Frist liegt gerade im Interesse der Beamten; ich will sie nicht etwa beschränken, sondern ihnen gerade die Möglichkeit geben, dafs sie das Examen rechtzeitig machen.

Es scheint ein weiteres Mifsverständnifs vorzuliegen: ich habe, wenigstens meiner Ueberzeugung nach, nicht gesagt, es wird in Deutschland nur wenige Postämter geben, in denen es wohl Fernsprechapparate, aber keine Telegraphenapparate giebt; ich müfste mich sehr täuschen, das Stenogramm wird es ergeben. Ich meine, weil wir verschiedene Apparate haben, den Morseapparat u. s. w., mufs man sie auch kennen und es mufs das eine Forderung des Examens sein.

Was das Wohnungnehmen der Eisenbahnbeamten anbetrifft, so liegt das doch auch wieder anders. Erstens haben die Betriebsbeamten nur auf den Bahnhöfen zu thun; wenn sie von draufsen mit der Eisenbahn hereingefahren sind, sind sie an der Stelle, wo sie dienstlich verwendet werden. Wenn aber ein Beamter, der auf einem Postamt im Inneren der Stadt beschäftigt ist, am Bahnhof ankommt, ist er noch lange nicht dem Betriebe zur Verfügung. Das liegt, glaube ich, bei der Postverwaltung daher wesentlich anders. Und dann — ich weifs es zwar nicht genau — haben die einzelnen Bahnen wohl für ihr nachgeordnetes Betriebspersonal noch besondere Dienstwohnungen, sowohl für die Zugführer wie für die Lokomotivführer u. s. w.; das Personal mufs immer zur Verfügung sein, ist auch in der Nähe, während diejenigen, welche draufsen wohnen dürfen, zu zu dem Personale gehören, welches in den Büreaus sitzt. Die Postverwaltung hat aber gerade Betriebsbeamte in viel gröfserem Umfange; und selbst wenn bei uns ein Beamter im Büreau hinter dem Schreibtische sitzt, kann es sehr leicht passiren, dafs er in der nächsten halben Stunde hervorgeholt werden mufs, damit er vorn im Betriebe verwendet werden kann. Es sind das bei uns, wie Sie sehen, thatsächlich andere Verhältnisse.

Betreffs des Urlaubs möchte ich nur auf die ergangenen Bestimmungen hinweisen und immer wieder hervorheben, dafs es die Ober-Postdirectionen sind, die zur Urlaubsertheilung ermächtigt sind. Da lautet die Bestimmung jetzt: den etatsmäfsig Angestellten bis zu 14 Tage. Für nichtetatsmäfsige Beamte galten früher 8 Tage. Das ist inzwischen geändert und es heifst jetzt:

> den Postpraktikanten und nicht etatsmäfsig angestellten Post- und Telegraphenassistenten, den Fernsprechgehülfinnen und den etatsmäfsig angestellten Unterbeamten bis 10 Tage.

Das sind also die Fristen, innerhalb deren die Sache sich in dem einen Bezirke so, in dem anderen so gestaltet.

Was nun die die Presse betreffende Frage anlangt, so bin ich mit dem Herrn Vorredner völlig damit einverstanden: es kann mir und der gesammten Verwaltung nur angenehm sein, wenn Mifsstände des Verkehrslebens besprochen werden. Das ist meiner Ansicht nach ein gutes Recht, sogar eine Pflicht der Presse; darüber habe ich mich noch nie aufgehalten und ich werde mich auch darüber nicht aufhalten. Anders liegt die Frage hier. Ich weifs nicht, welche Zeitungen es waren, das ist mir entschwunden, die es immer als ein System von mir hinstellten, dafs so und so viele Briefe nicht richtig bestellt werden. Ich glaube, ich würde solche Zeitungen dem Herrn Vorredner noch zur Verfügung stellen können, und da wird er mir zugeben können, dafs es doch unmöglich ein System sein kann, dafs die Briefe schlecht be-

stallt werden. Ich kann hier bei dieser Gelegenheit im Reichstage nur wieder die Bitte aussprechen und für Alle, welche in der Presse beschäftigt sind, nur immer wiederholen: die gröfste Schwierigkeit für die Verwaltung liegt darin, dafs das Publikum uns bei den Adressen Räthsel aufgiebt. Würden uns keine Räthsel aufgegeben, dann würde die ganze Briefzustellung wesentlich leichter sein. Hier in Berlin werden durchschnittlich etwas über 900 Räthsel täglich der Postverwaltung unterbreitet. Ich frage Sie nun Alle: wenn wir uns mit der Lösung von Räthseln befassen, wird es nicht eine grofse Zahl von Ihnen geben, die einmal vorbei räth?

(Heiterkeit.)

Und so rathen auch die Postbeamten vorbei. Ich wünschte wohl, dafs wir immer die richtige Lösung träfen, und es wird uns oft gratulirt, dafs wir das Richtige getroffen haben. Aber da es thatsächlich Räthsel sind, hätte das Publikum und die Presse meiner Ansicht nach die Pflicht, darauf hinzuwirken, dafs Jedermann deutlich und ordentlich die Adresse schreibt. Was ist es z. B. für eine schwierige Aufgabe für die Beamten in den Bahnpostwagen, die bei einer mangelhaften Beleuchtung und in aller Eile ganz kleine gekritzelte Schrift entziffern sollen!

Weiter führe ich an, dafs es sich bei wichtigen Neuerungen nie um ein einseitiges Vorgehen der Post gehandelt hat, sondern es sind vorher immer die betreffenden Corporationen, die Handel und Gewerbe vertreten, — auch hier in Berlin — gefragt worden. Wer hier in Berlin lebt, der wird mir zugeben, dafs sich das Berliner Leben anders gestaltet als anderwärts. Wenn man sich hier um 11 Uhr Nachts auf der Strafse befindet, sieht man noch viel Leben; in Folge dessen wird auch noch viel geschrieben. Es ist zweifellos, dafs es für Berlin wichtiger ist, des Abends noch die Briefkästen zu leeren, als dafs wir schon des Morgens früh unsere Beamte aus dem Bette jagen, um die Briefe zu sammeln, und dabei doch keinen ordnungsmäfsigen Betrieb haben. Ferner ist angeführt worden: wir sagten, wir leerten um 12 Uhr, und die Briefkästen würden thatsächlich schon vorher geleert. Es wäre ja möglich, dafs bei irgend einem Briefkasten die Leerungszeit einmal falsch eingestellt wäre; aber im Allgemeinen werden Sie doch immer finden, dafs aus allen deutschen Briefkästen die Briefe zu der Zeit herausgenommen werden, die an den Kästen angegeben ist. Es kann niemals die Absicht einer Täuschung des Publikums vorliegen, sondern wenn man auf dem Briefkasten liest: $11\frac{3}{4}$, so leeren wir diesen Kasten um diese Zeit, aber nicht um 12 Uhr, während wir allgemein publiciren, die Briefkästen werden 12 Uhr geleert.

Ich glaube, nochmals zusammengefafst, der Herr Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) wird mir nun zugeben, dafs es unmöglich ein System von mir sein kann, eine schlechte Bestellung ausführen zu lassen. Meiner Meinung nach müssen wir im Interesse unseres Landes alle daran arbeiten, die Postverwaltung so auszugestalten, dafs sie den Zwecken der Allgemeinheit zu jeder Zeit dient und die berechtigten Wünsche der Bevölkerung auch erfüllt.«

(Bravo! rechts.)

Hierauf nahm der Abgeordnete Dr. Vielhaben nochmals das Wort, um für seinen Antrag einzutreten. Dabei bemerkte er, dafs der Staatssekretär auf verschiedene Fragen nicht genügend Auskunft ertheilt hätte, dafs die Ansprüche der Militäranwärter keineswegs erst aus dem Urtheile des Kammergerichts entstanden wären, sondern sich schon aus früheren Jahren herleiteten, und dafs er im Uebrigen thatsächlich die Absicht gehegt habe, die Angelegenheit in der Budget-Commission zu erörtern, durch sonstige Abhaltung aber daran verhindert worden sei. Es folgten noch einige kurze

Bemerkungen der Abgeordneten Dasbach und Schmidt (Warburg) sowie des Berichterstatters, die neue Gesichtspunkte nicht erbrachten, worauf die Discussion geschlossen wurde. Der Antrag auf Zurückverweisung des Titels fand keine Annahme. Die Abstimmung über die Resolution wegen Aenderung der Gehaltsstufen der Assistenten wurde auf ein späteres Stadium verschoben.

Titel 24 gab dem Abgeordneten Dasbach zu Klagen Anlafs, dafs im Fernsprechdienste häufig Mifsverständnisse und falsche Verbindungen zu Stande kämen, hauptsächlich weil die Fernsprechgehülfinnen unterliefsen, die von den Theilnehmern ihnen zugerufenen Nummern zu wiederholen. Er empfahl die in Schweden bestehende Ueberwachung der Gehülfinnen, worauf der Director im Reichs-Postamte Sydow erklärte:

»Ich mufs vollständig anerkennen, dafs Menschlichkeiten auch im Telephonbetriebe vorkommen; ich möchte aber zu berücksichtigen bitten, dafs, je gröfser der Betrieb ist, desto schwieriger er sich nuch für die Gehülfinnen gestaltet. Die Verwaltung ist unablässig bemüht, die Befolgung der bestehenden Vorschriften den betheiligten Beamten und Beamtinnen einzuschärfen. Die Art der Ueberwachung, welche der Herr Vorredner von Schweden her empfohlen hat, besteht auch hier. Ich möchte aber auch hier, um gegenüber den vielbeschäfttgten Beamtinnen gerecht zu sein, hervorheben, dafs ein grofser Theil der Schuld dafür, dafs schlecht verstanden wird, an den Sprechenden liegt,

(Sehr richtig!)

daran, dafs sie nicht mit hinreichend heller Stimme und hinreichend nahe an dem Mikrophone die Zahlen, die am meisten dem Mifsverständnifs ausgesetzt sind, deutlich in die Leitung geben. Also nur unter Mithülfe des Publikums wird es möglich sein, allen Wünschen zu entsprechen.«

Abgeordneter Singer bemängelte an den Fernsprechautomaten — so sehr man deren Vortheil und verkehrsfördernden Einflufs mit Befriedigung anerkennen müsse —, dafs sie meist in den Schaltervorräumen aufgestellt seien, wo die geräuschvolle Umgebung störend wirke und ein Zuhören durch Dritte ermögliche; es möge erwogen werden, sie durch Zellen abzuschliefsen. Er bitte ferner um Auskunft, ob die Gerüchte zuträfen, dafs die feste Anstellung der Telegraphengehülfinnen um zwei Jahre hinausgeschoben werden solle, und sprach sich weiter dahin aus, dafs die Tagegelder der Fernsprechgehülfinnen, namentlich unter Berliner Verhältnissen, für Damen reiferen Alters zu knapp bemessen wären.

Demgegenüber machte der Staatssekretär geltend:

»Ich habe zunächst zu erklären, dafs betreffs der Anstellung der Telegraphengehülfinnen nicht beabsichtigt ist, irgend welche Verschärfungen vorzunehmen. Nichts liegt ferner als das.

Was die Tagegelder anlangt, meine Herren, so möchte ich darauf hinweisen: grundsätzlich nehmen wir nicht Damen an, welche das 30. Lebensjahr überschritten haben; das liegt ja in den verschiedensten Verhältnissen begründet, Pensionsverhältnissen u. s. w. Es kann also nicht vorkommen, dafs so alte Damen, wie der Herr Abgeordnete Singer meint, noch den Satz von 2,25 Mark, d. h. von monatlich 65 Mark, erhalten. Das ist nur der erste Satz, den die Damen bis zum zweiten Dienstjahre beziehen; vom dritten bis vierten Jahre erhalten sie 2,50 Mark und vom Beginne des fünften Dienstjahrs ab 3 Mark. Aufserdem ist schon in der Budget-Commission hervorgehoben worden, dafs unsere Damen dadurch, das sie später den Wohnungsgeldzuschufs der Beamten bekommen, wesentlich besser stehen als die in anderen Betrieben beschäftigten Beamtinnen.

Was die Fernsprechautomaten anlangt, so sind wir, wie mir der Herr Abgeordnete Singer zugeben wird, noch im Stadium des Versuchs. Es

ist nur der erste Anfang und aufserdem sind in vielen Postämtern die ermietheten Räume so mangelhaft und beschränkt, dafs eine anderweitige Unterbringung des automatischen Fernsprechers sehr schwer ist. Gegen den Wunsch, Zellen aufzustellen, lassen sich auch grofse Bedenken geltend machen. Ich habe zwar nicht Gelegenheit gehabt, speciell hier in Berlin Beobachtungen darüber anzustellen; aber ich erinnere mich, als ich vor zwei Jahren im Sommer in Wien war, Zellen für den allgemeinen Fernsprechbetrieb gesehen zu haben. Jeder, der da hineinging, beeilte sich, aus den Dingern wieder herauszukommen; denn es herrschte in ihnen eine Hitze zum Umfallen. Eine praktische Einrichtung ist dafür bisher leider nicht gefunden worden. Ich mufs allerdings zugeben, dafs es zur Zeit nicht sehr angenehm ist, in einem Raume sprechen zu müssen, wo Lärm ist und andere Leute das Gespräch mit anhören müssen. Immerhin werde ich der Anregung Folge leisten und wir werden entsprechende Versuche machen; denn auch auf diesem Gebiete handelt es sich darum, der Bevölkerung allgemein den Fernsprecher in geeigneter Weise zugänglich zu machen. — Damit glaube ich Alles beantwortet zu haben.«

Der Abgeordnete Werner führte Beschwerde, dafs die wohlmeinenden Absichten des Staatssekretärs wegen Herabsetzung des Arbeitsmafses der Unterbeamten in einigen Bezirken nicht gehörig beachtet würden. Auch werde über kleine, schlechte und mangelhafte Sortir- und Packräume geklagt, z. B. in Cassel. Wenn sich über das Gratificationswesen früher die Unzufriedenheit bis in die Kreise der Posträthe erstreckt habe, so bestehe für die Unterbeamten erst recht Veranlassung, über willkürliche Vertheilung zu klagen. Auf seine wiederholte Anregung, die Einrichtung zu beseitigen und an ihre Stelle Allen zu Gute kommende Zahlungen treten zu lassen, führte der Staatssekretär Folgendes aus:

»Meine Herren, dafs ich kein Freund von Gratificationen bin, habe ich schon öfters ausgesprochen. Ich glaube aber, der Herr Vorredner hat sich in einem Irrthume befunden weil er längere Zeit nicht mehr in der Budget-Commission gewesen ist; sonst müfste er wissen, dafs die Posträthe als höhere Beamte keine Gratification mehr bekommen. Es kann also von ihm jetzt kein unzufriedener Postrath mehr producirt und auf den Tisch des Hauses niedergelegt werden. Die Gratification besteht zur Zeit nur noch bei den mittleren und Unterbeamten und wenn ich sie dort beseitigen könnte, würde ich mich freuen. Es kleben den Gratificationen sehr leicht menschliche Irrthümer, menschliches Wohlwollen und unter Umständen auch einmal abgünstige Urtheile an.

(Sehr richtig!)

Also darum bin ich kein Freund davon. Aber ohne sie ganz auskommen, halte ich für sehr schwer und Sie sollten einmal sehen, wie dieselben Beamten, die heute schreien, wenn ein anderer etwas mehr bekommen hat, erst schreien würden, wenn wir sie bei ihnen ebenso beseitigten, wie wir sie bei den oberen Beamten beseitigt haben. Diese Beamten rechnen eben mit der Gratification und wenn Sie den Betheiligten die Frage vorlegen wollten, ob wir die Gratification streichen sollen, so würden Sie durchweg ein Nein hören.

Was nun meinen Erlafs von 17. April 1899 über das Arbeitsmafs der Beamten und Unterbeamten betrifft, der damals, soviel ich weifs, allseitig gut beurtheilt wurde, so erwähnte ich schon, dafs er noch nicht an allen Orten durchgeführt werden konnte, und wenn sich solche Mifsstände herausstellten, wie der Herr Abgeordnete glaubt, so bin ich ihm dankbar, wenn er mir sie mittheilte; dann werde ich die Sache prüfen. Aber ganz allgemein in die Frage einzutreten, ist sehr schwierig. Ich habe meinen Standpunkt in dem Erlasse klar dargelegt, dafs ich wünsche, dafs die

Beamten nicht überanstrengt werden. Dafs hin und wieder Räume nicht ausreichen, dafs namentlich hier in Berlin verschiedene Postämter in unzulänglichen Räumen untergebracht sind, darüber bin ich nicht im Zweifel. Ich gebe auch gern zu, dafs in Cassel, wo mir die Räume bekannt sind, auch in dem neueren Gebäude nicht sehr grofse und zweckentsprechende Räume vorhanden sind; aber, meine Herren, vergessen sie auch nicht, wie enorm unser Verkehr zugenommen hat. Als ich vor 3 Jahren mein Amt antrat, waren es im Etat nur 260 Millionen Einnahme und der Etat, der Ihnen jetzt vorliegt, rechnet mit einer Einnahme von 368 Millionen. Das sind 100 Millionen mehr. Entsprechend sind auch alle Räume mehr beansprucht und die Verwaltung selbst leidet unter diesen Verhältnissen. Aber es ist ja ein gesundes Princip der Postverwaltung, dafs wir uns aus unseren Einnahmen die erforderlichen Gebäude schaffen und nicht aus Anleihemitteln.«

Auf einen Wunsch des Abgeordneten Dasbach: die Reichs-Postverwaltung möge — entsprechend dem Vorgehen der preufsischen Eisenbahnverwaltung — für einen grofsen Theil der Berliner Unterbeamten zur Steuerung der Wohnungsnoth nicht weit von den Arbeitsstätten belegene Dienstwohnungen bauen, entgegnete der Staatssekretär: »Dem Herrn Abgeordneten Dasbach habe ich zu erwidern: die Unterbringung einer grofsen Anzahl von Unterbeamten auf dem Lande ist bereits als nothwendig anerkannt und die Budget-Commission hat mit dem Reichstage die erforderlichen Beträge eingestellt. Aber dort handelt es sich um Wohnungen bis zu vier Familien, meist einstöckig, wo die Familien neben einander leben mit getrenntem Haushalte. Ich habe auf meinen Reisen gerade umgekehrte Erfahrungen gemacht z. B. bei Eisenbahnbeamten. In Berlin sind zum Theil für die Unterbeamten gröfsere Häuser gebaut; sie klagten — und mit Recht — über Kasernirung. In Berlin könnten wir nicht einstöckige Häuser bauen, dazu ist der Grund und Boden viel zu theuer. Hier müfste man grofse Miethskasernen aufführen mit Treppenfluren, welche den verschiedensten Familien zugänglich sind. Gerade dadurch würden Schwierigkeiten entstehen. Ich bin nicht für eine Kasernirung unserer Unterbeamten, das sage ich ganz offen. Selbst wenn man Hinterhausterrain erwerben würde für einen derartigen Hausbau — was würde das kosten! Da ist der andere Weg richtiger, den Unterbeamten Freiheit zu geben, sich selbst eine Wohnung zu suchen und ihren Wohnungsgeldzuschufs zu erhöhen. Die Ansichten darüber mögen verschieden sein, aber zur Zeit bin ich gegen eine Kasernirung in den grofsen Städten.«

Der Abgeordnete Werner theilte die gegen eine Kasernirung der Unterbeamten sprechenden Bedenken, während der Abgeordnete Dasbach an seiner Anregung festhielt. Auch der Abgeordnete Müller bekämpfte die letztere, indem er der Meinung Ausdruck gab, dafs in einer neuen Tarifirung und höheren Normirung der Theuerungszulagen das einzige wirksame Mittel zu finden sei, um den gerechten Beschwerden über Wohnungsnoth abzuhelfen.

Bei den Titeln über Stellen- und Theuerungszulagen knüpfte der Berichterstatter an die vom Reichstage im vorigen Jahre angenommene Resolution an, worin als wünschenswerth erklärt wurde, die besonderen Zulagen an Unterbeamte in gehobenen Dienststellen zu etatsmäfsigen zu machen, und theilte mit, dafs die Postverwaltung auf Anfrage erklärt habe, sie sei zur Zeit noch nicht in der Lage, den Wunsch zu erfüllen. In der Frage der Theuerungszulagen für Unterbeamte habe der Staatssekretär nachstehende Erklärung abgegeben:

»Die Auswahl der als theuer anzusehenden Orte hat namhafte

Schwierigkeiten dargeboten, da es an einem allgemein gültigen Mafsstabe fehlt, an dem die Theuerung gemessen werden kann. Auf den ersten Blick kann es scheinen, als ob der ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher erwachsener Tagearbeiter einen solchen Mafsstab abgeben könnte. Wie sich indefs bei den Ermittelungen der Postverwaltung wie auch in anderen Ressorts gezeigt hat, reicht der ortsübliche Tagelohn allein zur Beurtheilung der Theuerungsverhältnisse nicht aus. Es giebt zahlreiche Orte, die theuer sind, obwohl der Tagelohn niedrig ist (z. B. Badeorte), und es giebt andererseits Orte, die nicht theuer sind, obschon der Tagelohn hoch ist, wie z. B. ländliche Orte, deren Einwohner in nahe gelegenen Fabrikstätten lohnenden Erwerb finden. Es haben daher bei Prüfung der Frage, ob ein Ort als theuer anzuerkennen ist, in jedem Falle neben dem ortsüblichen Tagelohne die allgemeinen Preisverhältnisse des Ortes, insbesondere die Preise der wichtigsten Lebensmittel und die Höhe der Wohnungsmiethen, in Betracht gezogen werden müssen. — Nach diesen Gesichtspunkten haben die Ober-Postdirectionen auf Grund sorgfältigster Ermittelungen die theueren Orte ausgewählt. Diese sind im Reichs-Postamte nach vorgängiger Prüfung in einer Uebersicht zusammengestellt worden und die Ober-Postdirectionen haben die Uebersicht zugefertigt erhalten, damit sie ihre Vorschläge mit denen der übrigen Ober-Postdirectionen, namentlich der Nachbarbezirke, vergleichen und noch vorhandene Härten und Ungleichheiten durch Benehmen mit den betheiligten Ober-Postdirectionen beseitigen konnten. Das auf diese Weise gewonnene Material ist bei der Centralbehörde nochmals gründlich geprüft und gesichtet worden.«

In der Commission sei übrigens, wie der Berichterstatter weiter bemerkte, ebenfalls zum Ausdrucke gekommen, man möge mit der Gewährung und Ausdehnung der Theuerungszulagen diejenigen Ungleichheiten beseitigen, welche mit der Bemessung des Wohnungsgeldzuschusses nach dem Servisklassensystem nicht auszugleichen seien.

Abgeordneter Singer trat für Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses ein, erklärte sich gegen eine Kasernirung der Unterbeamten und erhob auch gegen die Anregung des Abgeordneten Müller (Sagan) wegen Erleichterung des Wohnens der Beamten in Berliner Vororten Einspruch, da das Bestreben, die Beamten in die Vororte zu treiben, nothwendiger Weise zu einer Verschlechterung der Verhältnisse in Berlin selbst führen müsse. Dafs die etatsmäfsige Festlegung der Stellenzulagen für gehobene Unterbeamte noch nicht erfolgt sei, müsse um so mehr bedauert werden, als die Willkür und Ungerechtigkeit, womit diese Stellen vergeben würden, immer gröfseren Umfang annehme. Der Staatssekretär sollte dafür sorgen, dafs diese Zulagen jedenfalls im nächsten Jahre etatsmäfsig festgelegt werden.

Zur Titil 31 führte der Berichterstatter aus, dafs die vorgesehene Besserstellung der Postagenten bis auf 750 Mark bei Stellen ohne Telegraphenbetrieb und 1000 Mark bei Stellen mit solchem in der Commission als die Befriedigung eines erheblichen Bedürfnisses angesehen worden sei. Auf die Anfrage, ob bisherigen Postagenten nicht in manchen Fällen die Anstellung als Vorsteher von Postämtern III ermöglicht oder bei Abgabe der Postagentur eine angemessene Entschädigung gewährt werden könne, habe die Postverwaltung befriedigende Erklärungen abgegeben.

Bei den Titeln 34 und 37 regte der Abgeordnete Singer eine allgemeine Erhöhung der Tagegelder der Posthülfsboten an, zumal sich ihre Aussichten auf feste Anstellung in Folge des — sonst richtigen — Dienstalters-

stufensystems gegen früher verschlechtert hätten, und befürwortete gröfsere Gleichmäfsigkeit bei der Gewährung von Erholungsurlaub. Während 1899 nach der »Deutsch. Verkehrsztg.« von den Postschaffnern und Briefträgern 85,7 v. H. Urlaub gehabt hätten, seien es bei den Landbriefträgern nur 26 v. H. gewesen. Auch sollte die Dauer des Urlaubs nicht so knapp wie jetzt bemessen werden.

Zu Titel 52 bemerkte der Berichterstatter, dafs es auf Jahre hinaus ähnlicher, stellenweise noch höherer Aufwendungen zur Vorvollständigung der Telegraphenanlagen bedürfen werde, nicht nur im Inlande, sondern künftig voraussichtlich auch für unterseeische Kabel. Man habe in der Commission längere Verhandlungen über die unerfreuliche Thatsache gepflogen, dafs Deutschland in Bezug auf das überseeische Kabelnetz in allerhöchstem Mafse von anderen Nationen, insbesondere englischen Gesellschaften, abhängig sei, und es für erwünscht erachtet, nach dieser Richtung hin uns selbständiger zu machen.

Bei dem Titel über Tagegelder und Fuhrkosten u. s. w. empfahl der Abgeordnete Singer eine von der Militärverwaltung getroffene Einrichtung zur Nachahmung, wonach auch Umzugskosten gewährt werden dürfen, wenn Offiziere innerhalb gröfserer Städte im dienstlichen Interesse ihre Wohnung verlegen müssen. Dieser Anregung schlofs sich der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan) im Princip an, warnte aber vor schablonenhafter Behandlung und wendete sich im Uebrigen gegen Aeufserungen des Vorredners, die gegen seinen Vorschlag wegen Wohnens der Beamten in Vororten von diesem vorher geltend gemacht waren.

Bei Titel 56 stellte der Abgeordnete Eickhoff die Behauptung auf, dafs die Ober-Postdirectionen, sei es bei dem Ankaufe von Grundstücken, sei es bei der Miethe von Gebäulichkeiten für Postämter, vielfach zu wenig den örtlichen Verhältnissen und den Bedürfnissen des gesteigerten Verkehrs Rechnung trügen. Auch halte er es für falsch, wenn die Reichs-Postverwaltung in dieser Beziehung Vorschläge mache, die, wie es in den Erläuterungen wiederholt heifse, nur dem »allerdringendsten« Bedürfnisse Genüge leisten. Richtiger wäre, wenn gleich von vornherein ausreichende Mittel gefordert würden, um auch den Bedürfnissen zu erwartender weiterer Verkehrssteigerung gerecht zu werden; dann komme man billiger fort und vermeide wiederholte Störungen des Postbetriebs. Der Staatssekretär sollte die fiscalischen Interessen hinter den Verkehrsinteressen zurücktreten lassen, denen die Postverwaltung in erster Linie zu dienen habe.

Nachdem die fortdauernden Ausgaben sämmtlich bewilligt waren, trat das Haus in die Berathung des Extraordinariums ein, für welches der Abgeordnete Dr. Paasche Berichterstatter der Budget-Commission war. Dieser führte einleitend aus, dafs die Forderungen bis Titel 21 (für zweite, dritte und letzte Raten) nicht beanstandet seien und zur Genehmigung vorgeschlagen würden. Bei den folgenden Titeln habe sich die Commission überzeugt, dafs die Begründungen gerade in diesem Etat so ausführlich und namentlich die statistischen Angaben über die gewaltige Entwickelung des Verkehrs in einer Weise den Wünschen der Budget-Commission und des Reichstags entsprechend gestaltet seien, dafs man alle Forderungen — bis auf ein Grundstück in Mannheim bei Titel 35 — ebenfalls als berechtigt anerkannt habe und ihre Bewilligung empfehle.

Zu Titel 27 (Herstellung eines neuen Dienstgebäudes in Düsseldorf, erste Rate, sprach der Abgeordnete Kirsch die Bitte aus, den Bau, im Hinblick auf die für 1902 dort geplante Gewerbe- und Kunstausstellung, thunlichst zu beschleunigen und den Restbetrag für den Bau schon im

nächsten Etat erscheinen zu lassen, was der Staatssekretär, sofern nicht etwas entgegentrete, bereitwillig zusagte.

Bei Titel 35 (Vergröfserung des Postgrundstücks in Mannheim sowie Um- und Erweiterungsbau auf diesem Grundstücke, erste Rate 297 000 Mark) hatte die Budget-Commission eine Aenderung dahin beantragt: »Zur Erwerbung eines Grundstücks in Mannheim 180 000 Mark.« Der Berichterstatter bezog sich auf eine dem Hause vorliegende Petition der Stadt Mannheim, wonach der geplante Um- und Erweiterungsbau den schnell wachsenden Bedürfnissen der Stadt wahrscheinlich nicht genügen würde, und dafs es deshalb — zumal die Angelegenheit nicht dränge — vortheilhafter sei, auf einen schnellen Bau zu verzichten und abzuwarten, bis durch Erwerbung eines Nachbargrundstücks die Möglichkeit geboten werde, einen Ausbau des jetzigen Postgebäudes vorzunehmen, wie solcher auch den weiter hervortretenden Bedürfnissen entsprechen würde. Die Postverwaltung sei auf die Anregung eingegangen. Der Antrag der Commission wurde angenommen.

Titel 52 (zur Errichtung und zum Ankaufe von Dienstwohngebäuden für Unterbeamte an solchen Landorten und isolirten Bahnhöfen, an denen es an geeigneten Wohnungen mangelt) gab dem Abgeordneten Gamp zu der Bemängelung Anlafs, dafs die Postverwaltung für angemiethete Unterbeamtenwohnhäuser zu geringe Sätze zahle; z. B. werde in Hinterpommern für zwei Unterbeamtenwohnungen höchstens eine Miethe von 250 Mark zugestanden, was bei Annahme einer Versinsung von nur 6 v. H. einen Baukostenbetrag von 4160 Mark voraussetze, während sich die Kosten für die nach dem vorliegenden Etatstitel an 43 Postorten anzukaufenden Wohnhäuser auf durchschnittlich 7200 Mark stellten. Wenn die Postverwaltung etwa meine, das Bauen auf dem Lande sei erheblicher billiger als in den Städten, so treffe dies nicht zu, vielmehr walte das Gegentheil ob. Es sei unrichtig, wenn die Verwaltung eine schematische Grenze ziehe und sage: mehr als 250 Mark Miethe geben wir nicht für zwei Wohnungen. Finde sie zu dem von ihr ausgesetzten Preise keine Wohnungen und wolle sie die Miethe nicht erhöhen, so müsse sie selbst mit dem Baue vorgehen, namentlich in solchen Orten, von denen sie selbst behaupte, dafs dort die Landbriefträger vielfach menschenunwürdige Wohnungen inne haben. Er bitte den Staatssekretär, entweder die Miethsätze für die Wohnungen der Unterbeamten zu erhöhen — und zwar den wirklichen Baukosten entsprechend — oder seinerseits in erheblicherem Umfange mit dem Baue von Wohnungen vorzugehen.

Hierauf erwiderte der Staatssekretär:

»Schon im vorigen Jahre ist diese Angelegenheit in der Budget-Commission eingehend erörtert worden. Ich kann nur wiederholen, dafs an vielen Orten die Landbriefträger nur Wohnungen ermiethen können, die zweifellos unwürdig sind. Da ist es gewifs Sache der Verwaltung, diese Zustände zu ändern. Die gute Absicht stöfst aber häufig auf Schwierigkeiten, weil die Grundbesitzer ihr Land nicht verkaufen wollen. Oft sind die Hypothekenverhältnisse sehr schwierig, mehrfach kann die Zustimmung der Agnaten nicht erlangt werden u. s. w.

Was die Berechnung des Herrn Abgeordneten anlangt, so hat er, glaube ich, nicht den richtigen Durchschnitt gezogen, weil viele dieser Häuser für vier, manche für zwei Familienwohnungen sind.

(Zuruf.)

— Nein, ich habe hier die durchschnittlich von der Postverwaltung bezahlten Sätze; sie liegen für ein Zweifamilienhaus zwischen 4900 und 5900

Mark. Naturgemäfs mufs in Gegenden, wo die Materialien theuerer sind, der Ansatz höher werden. Das gebe ich zu, dafs in letzterer Zeit die Preise für Holz erheblich und für Steine etwas gestiegen sind; dazu kommen noch die höheren Arbeitslöhne. Aber selbst bei diesen höheren Ansätzen haben wir noch bis zu 130 Mark herunter Zweifamilienhäuser ermiethen können. Unter Umständen werde ich über den Satz von 250 Mark gehen müssen. Die Schwierigkeit liegt immer in der Erwerbung und Sicherstellung des Grund und Bodens.

Ich kann nur dankbar sein, wenn in diesem Titel künftig gröfsere Mittel aufgewendet werden, möchte aber die Herren bitten, mich zu unterstützen in der Erwerbung des Grund und Bodens, da wo es nöthig ist. Ich könnte eine ganze Reihe von Beispielen zeigen, wo ich jahraus, jahrein unterhandele und doch das Land nicht erwerben kann. Sie können sich denken, dafs es für einen Postunterbeamten, der tagsüber seinen Dienst geleistet und dann von der am Bahnhofe gelegenen Postanstalt noch ein paar Kilometer zurückzulegen hat, um seine im nächsten Dorfe gelegene Wohnung zu erreichen, nicht angenehm ist und dafs unter diesen ungünstigen Verhältnissen auch der Dienstbetrieb leiden mufs.

Also ich bin sehr dankbar, wenn es möglich ist, diesen Titel zu erhöhen. Ich kann dem Herrn Abgeordneten sagen: ich bin bereit, wenn höhere Anforderungen kommen, sie zu prüfen. Zunächst sind nach unseren Uebersichten die Theuerungsverhältnisse in Hinterpommern nicht so grofs, dafs wir über die Maximalsätze hinauskommen; nach unseren Erfahrungen bauen wir dort und überhaupt im Osten immer noch billiger als im Westen.«

Nach einigen Gegenbemerkungen des Abgeordneten Gamp nahm der Unter-Staatssekretär im Reichs-Postamte Fritsch das Wort zu folgender Erklärung:

»Das hohe Haus hat, entsprechend einem Antrage der Budget-Commission, bei Titel 35 der einmaligen Ausgaben den zur Vergröfserung des Postgrundstücks in Mannheim und zu einem Um- und Erweiterungsbau auf diesem Grundstücke vorgesehenen Posten von 297 000 Mark um 117 000 Mark — für den Beginn des Erweiterungsbaues — gekürzt, also nur 180 000 Mark zur Erwerbung eines Grundstücks bewilligt. Der Antrag der Budget-Commission ist daraus hervorgegangen, dafs man der Reichs-Postverwaltung die Möglichkeit lassen wollte, ein weiteres Grundstück zur Vergröfserung des Postbauplatzes zu erwerben. Die Reichs-Postverwaltung war ihrerseits früher bereit gewesen, dieses neue Grundstück im Wege des Kaufes zu erwerben, hat aber darauf verzichten müssen wegen der Höhe des geforderten Preises. Die Reichs-Postverwaltung hat sich in der Budget-Commission, als der Gedanke der Enteignung des letzteren Grundstücks ihr nahe gelegt wurde, bereit erklärt, Schritte nach dieser Richtung hin zu unternehmen, in der Voraussetzung, dafs die nöthigen Geldmittel von Seiten des Reichstags im eintretenden Falle bewilligt werden würden. Ich habe diese Erklärung hier zu wiederholen und die Hoffnung auszusprechen, dafs, wenn die Enteignung des in Frage stehenden Grundstücks der Reichs-Postverwaltung gelingt, das hohe Haus nicht versagen werde, ihr die dazu erforderlichen Mittel im Etat, bei der nächsten Anforderung, zu bewilligen.«

Hiermit waren die einmaligen Ausgaben ebenfalls erledigt.

Nach Eröffnung der Discussion über die Petitionen theilte der Berichterstatter der Budget-Commission, Abgeordnete Möller (Duisburg), mit, es handele sich dabei um lange angestellte Telegraphengehülfinnen, die sich beschwert fühlten, dafs das an sich auskömmliche Gehalt für die Pensionsberechnung unzureichend sei, und aus diesem Grund um Erhöhung ihres

Gehalts bäten. Auf die Erklärung der Postverwaltung: dafs sich dem Wunsche nicht entsprechen lasse, da diese Beamtinnen bereits besser gestellt seien als solche in ähnlicher Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung, sei die Commission über die beiden gleichlautenden Petitionen zur Tagesordnung übergegangen.

Im Anschlusse hieran fand noch die zweite Lesung des Etats der Reichsdruckerei statt, der debattelos angenommen wurde.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 6. BERLIN, MÄRZ. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

23. Der südafrikanische Postverein.

Im gegenwärtigen Augenblicke, wo die Vorgänge im fernen Süden von Afrika die Aufmerksamkeit der ganzen civilisirten Welt auf sich ziehen und wo es noch ungewifs ist, wie der Kampf endigen wird, dürfte es von Interesse sein, einen Blick auf den Stand der dortigen postalischen Verkehrsverhältnisse zu werfen, umsomehr, als deren weitere Gestaltung wesentlich von dem Ausgange des Krieges abhängen dürfte und unter Umständen einer schweren Schädigung entgegengehen kann. Seit dem Jahre 1898 nämlich bildet das ganze südafrikanische Staaten- und Coloniengebiet mit Ausnahme von Rhodesia in postalischer Beziehung ein einheitliches Ganzes, und es steht zu erwarten, dafs in nicht allzu ferner Zukunft eine weitere Ausdehnung dieses Verbandes nordwärts bis zum Zambesi erfolgen werde — wenn nicht der Ausgang des Krieges einen Strich durch diese Rechnung machen und das ganze, mühsam aufgerichtete Gebäude wieder in Trümmer legen sollte.

Die Bestrebungen, die verschiedenen Staaten Südafrikas zu einem postalischen Einheitsgebiete zusammenzuschliefsen, reichen in den Beginn des letzten Jahrzehnts zurück. Den rastlosen Bemühungen der Postverwaltung der Kapcolonie ist es zu danken, dafs diese Aufgabe zu einem günstigen Abschlusse gelangt ist. Die kapländische Postverwaltung hatte bei diesem Streben den Weltpostverein im Auge, die gröfste Vereinigung zu friedlichen

Zwecken, welche die Welt je gekannt hat. »Wenn die gesammte civilisirte Erde«, so schreibt der General-Postmeister der Kapcolonie in seinem Verwaltungsberichte für 1897, »zu einem einheitlichen Postgebiete verschmolzen und jedem einzelnen Staate das Recht verliehen werden konnte, sich gegen Zahlung einheitlicher Transitgebührensätze der sämmtlichen Postverbindungen eines jeden anderen Staates zu bedienen, so schienen mir doch wahrlich wenig Schwierigkeiten obzuwalten, in Südafrika einen engeren Postverband zu bilden, der auf derselben Grundlage, auf welcher der Weltpostverein die Postbeziehungen im internationalen Verkehre regelt, die Beziehungen zwischen den einzelnen Verbandsgliedern zu regeln hätte.«

Bereits im Jahre 1892, als die Südafrikanische Republik dem Weltpostvereine beitrat, bestanden zwischen dieser und den angrenzenden Postgebieten, der Kapcolonie, der Colonie Natal, dem Oranjefreistaat und der portugiesischen Provinz Mozambique, eine Reihe von Sonderverträgen zur Erleichterung des Postverkehrs. Schon damals war auch ein Vertrag in Vorbereitung, betreffend die Bildung eines südafrikanischen Postvereins, als dessen Mitglieder zunächst die Kapcolonie, die Colonie Natal, der Oranjefreistaat, die Südafrikanische Republik, Britisch Betschuanaland und das britische Schutzgebiet Betschuanaland in Aussicht genommen waren. Es ist nur natürlich, dafs auch die Handelswelt diesem Plane ihre volle Aufmerksamkeit zuwendete. Auf einem Congresse von 90 südafrikanischen Handelskammern, der im Dezember 1892 in Johannesburg abgehalten wurde, gelangten mehrere Beschlüsse bezüglich des Postwesens zur Annahme, in denen die Bildung eines südafrikanischen Postvereins unter Einführung eines einheitlichen Pennyportotarifs einen der wichtigsten Wünsche bildete. Vorerst standen jedoch der Durchführung eines solchen Planes noch unüberwindliche Schwierigkeiten im Wege, und zwar waren es vor allem die hohen Kosten für die Beförderung der Posten über weite, wenig einbringende Strecken, welche dazu nöthigten, die Verwirklichung dieses Gedankens bis nach Vollendung des Schienenwegs zwischen Pretoria einerseits und der Kapstadt und Lourenço Marques andererseits hinauszuschieben. Je näher jedoch diese Hauptschwierigkeit ihrer gänzlichen Beseitigung gebracht wurde, d. h. je weiter von Süden und von Osten her die Eisenbahnen von Kapstadt und Lourenço Marques in's Innere vorrückten, desto mehr verengten sich auch die postalischen Beziehungen zwischen den südafrikanischen Staaten. Schon im Jahre 1894 war der Bau der erstgenannten Linie so weit gediehen, dafs die Leitung des gröfsten Theiles der Correspondenz der Südafrikanischen Republik im Einverständnisse mit den Postverwaltungen des Kaplandes und des Oranjefreistaats über Kapstadt erfolgen konnte, und zwar zunächst kostenfrei in geschlossenen Säcken. Dies bedeutete insofern einen wesentlichen Fortschritt auf dem Wege zur Einigung, als dieser Verständigung bald die Einrichtung einer Bahnpost in den Zügen von und nach Kapstadt für gemeinsame Rechnung der drei betheiligten Staaten folgte. Die Kosten der Einrichtung, die trotz ihrer Höhe gegen diejenigen der früheren Beförderungsart durch Postkutschen noch eine beträchtliche Ersparnifs darstellten, beliefen sich auf rund 9000 Pfd. Sterl.

Als ein weiteres gutes Zeichen für die freundnachbarlichen Beziehungen zwischen der Südafrikanischen Republik und der Kapcolonie durfte es angesehen werden, dafs beide Staaten im Jahre 1895 sich über die Einführung gleichmäfsiger Farben bei ihren Postwerthzeichen einigten und die Südafrikanische Republik beschlofs, die in ihrem Gebiet aus dem Nachbarland eingehenden Postal Orders durch ihre Postanstalten gegen Berechnung einer geringen Gebühr zur Auszahlung bringen zu lassen, obgleich sie selbst

in ihrem inneren Verkehre das Postal Order-System noch nicht eingeführt hatte. In demselben Jahre gelang es der kapländischen Postverwaltung, mit der Verwaltung von Natal und der Südafrikanischen Republik eine Vereinbarung dahin zu erzielen, dafs vom 1. October 1895 ab das Porto für die Versendung von Büchern auf $^1/_2$ d. für je 2 Unzen ermäfsigt wurde, denselben Satz, der bereits im inneren Verkehre der Kapcolonie und in ihrem Verkehre mit dem Oranjefreistaate bestand. Die am 16. November 1895 erfolgte Annectirung des Betschuanalandes durch die Kapcolonie brachte die Ermäfsigung des Briefportos im inneren Verkehre des Betschuanalandes und im Verkehre mit der Kapcolonie von 2 d. auf 1 d. mit sich. Auch die Colonie Natal nahm am 1. November 1896 das Einheitsporto von 1 d. für die halbe Unze an, und damit waren die postalischen Einheitsbestrebungen ihrer Verwirklichung wieder insofern um einen beträchtlichen Schritt näher gerückt, als nunmehr nur noch die Südafrikanische Republik, das Protectorat Betschuanaland und Rhodesia aufserhalb der erstrebten Penny-Portogemeinschaft standen. Das Zögern der Südafrikanischen Republik hatte hauptsächlich nur noch darin seinen Grund, dafs diese zunächst die finanzielle Wirkung der am 6. September 1895 erfolgten Einführung des Pennyportos innerhalb ihres eigenen Gebiets abwarten zu müssen glaubte.

Als endlich die schon seit dem Jahre 1891 geplante Conferenz der Chefs der Postverwaltungen der Kapcolonie, der Colonie Natal, des Oranjefreistaats und der Südafrikanischen Republik im März 1897 in Kapstadt stattgefunden und die Chefs sich auf der Grundlage des von der kapländischen Postverwaltung vorgelegten Entwurfs eines südafrikanischen Postvereinsvertrags verständigt und die Herbeiführung einheitlicher Vorschriften zwischen ihren Ländern als ein dringendes Bedürfnifs anerkannt hatten, und als der von ihnen geschlossene Vertrag mit dem 1. Januar 1898 in Kraft getreten war: da konnte der »Südafrikanische Postverein« im wesentlichen als fertig gelten.

Im Jahre 1898 gelang es weiter der Postverwaltung der Südafrikanischen Republik, die Postverwaltung der portugiesischen Colonie Lourenço Marques zum Abschlufs eines Untervertrags zu veranlassen, nach welchem die Artikel 1 bis 42 des südafrikanischen Postvereinsvertrags auf den Verkehr der beiden Länder Anwendung finden sollen, und es ist sehr wahrscheinlich, dafs auch die übrigen Vereinsstaaten in kurzer Zeit zu einer ähnlichen Verständigung mit Lourenço Marques gelangen werden. Allerdings ist das Vertragsverhältnifs zwischen der Südafrikanischen Republik und Lourenço Marques bis auf Weiteres in Bezug auf den Portotarif ein einseitiges, indem die Portosätze des südafrikanischen Postvereins nur auf Sendungen in der Richtung nach Lourenço Marques, nicht aber auch in umgekehrter Richtung Anwendung finden. Der Grund dieser Einseitigkeit beruht in der Verschiedenheit der Münzwährungen zwischen der portugiesischen Colonie und den übrigen Staaten und Colonien in Südafrika. Die portugiesischen Behörden von Lourenço Marques haben erklärt, bis auf Weiteres noch aufser Stande zu sein, den Tarif für Sendungen nach der Südafrikanischen Republik dem Vereinstarife gleich zu machen. Bis auf Weiteres wird daher bei den Postanstalten in Lourenço Marques das Porto für Sendungen nach der Südafrikanischen Republik nach den bisherigen Sätzen erhoben. Ferner bleibt der Artikel 23, betreffend die Ersatzleistung bei Einschreibbriefen, bis auf Weiteres von der Anwendung auf den Verkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten ausgeschlossen, so dafs einstweilen weder Lourenço Marques noch die Südafrikanische Republik für den Verlust eines Einschreibbriefs aus ihrem Wechselverkehr Ersatz leisten. Wenngleich nun hiernach die Be-

theiligung dieser Colonie an dem südafrikanischen Postvereine noch erhebliche Mängel aufweist, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, dafs der bedingungslose Beitritt dieses Gebiets zu dem Vereine nur eine Frage der Zeit ist. Da ferner der Anschlufs des Schutzgebiets Betschuanaland angeblich unmittelbar bevorsteht und auch Rhodesia nicht zögern wird, seine Aufnahme in den Verein zu beantragen, sobald die Postverhältnisse dieses grofsen Gebiets es gestatten werden, so dürfte, wie bereits Eingangs erwähnt, der Zeitpunkt nicht fern sein, wo der südafrikanische Postverein das ganze gewaltige Ländergebiet vom Kap bis zum Zambesi umfassen wird, sofern nicht der Ausgang des gegenwärtigen Krieges diese schöne Aussicht zunichte machen sollte.

Nach dem von den Vertretern der vertragschliefsenden Staaten abgeschlossenen »Südafrikanischen Postvereinsvertrage« sollen die Gebiete der vier Länder in Bezug auf den wechselseitigen Postverkehr als ein ungetheiltes Postgebiet gelten, in welchem der Transit unentgeltlich geleistet wird. Ausgenommen von diesem letzteren Grundsatz ist nur der Oranjefreistaat. Dieser befindet sich in einer ähnlichen Lage wie Belgien in Europa; ihm konnte die gänzlich unentgeltliche Transitleistung für alle betheiligten Länder nicht wohl zugemuthet werden. Dem Oranjefreistaate werden daher die besonderen Kosten für die Durchbeförderung der Post von den übrigen Vereinsmitgliedern auf Grund einer im Mai 1897 vorgenommenen Statistik vergütet. Der auf die Südafrikanische Republik entfallende Betrag beläuft sich zur Zeit auf jährlich 800 Pfd. Sterl.

Durch den Vertrag, der 147 Artikel umfafst, ist eine grofse Reihe von Sonderverträgen, durch welche, wie bereits oben erwähnt, der Postverkehr zwischen den verschiedenen südafrikanischen Staaten geregelt war, in Fortfall gekommen. Allein für die Südafrikanische Republik sind dadurch folgende Sonderverträge aufser Kraft gesetzt worden:

die Verträge mit der Kapcolonie, der Colonie Natal und dem Oranjefreistaate, betreffend die allgemeine Regelung des Postverkehrs,

die Verträge mit denselben Staaten wegen Einführung des Postanweisungsverkehrs,

der Vertrag mit dem Oranjefreistaate, betreffend die Einführung von telegraphischen Postanweisungen,

der Vertrag mit der Kapcolonie wegen Einführung des Postpäckereidienstes,

der Vertrag mit dieser Colonie wegen Einbeziehung von Britisch Betschuanaland in den Postanweisungsdienst,

im Ganzen also neun Verträge. Da ganz ähnliche Verhältnisse auch zwischen den übrigen Staaten Südafrikas bestanden, so leuchtet die hohe Tragweite der Beseitigung aller dieser zahlreichen Schranken, die bisher dem Verkehre gezogen waren, ohne Weiteres ein.

Die eigentliche und gröfste Bedeutung des südafrikanischen Postvereins beruht aber in der **Einführung eines einheitlichen Penny-Portos für Briefe durch ganz Südafrika** sowie in der Ermäfsigung und einheitlichen Festsetzung der Portotarife nach folgenden Sätzen: Postkarten $^1/_2$ d., Zeitungen $^1/_2$ d. für je 4 Unzen, andere Drucksachen, Geschäftspapiere, Waarenproben $^1/_2$ d. für je 2 Unzen. Das Porto für Postpackete ist zwar unverändert geblieben, doch ist auch im Packetverkehr ein wesentlicher Fortschritt dadurch erzielt worden, dafs das Meistgewicht von 7 auf 11 Pfund englisch erhöht worden ist. Die vorstehenden Taxen sind nicht für alle Zeiten festgelegt, sondern sie sollen, wie der Vertrag ausdrücklich vorsieht, von Zeit zu Zeit im gemeinsamen Einverständnisse der betheiligten Verwaltungen den veränderten Zeitverhältnissen entsprechend abgeändert

werden. Die Taxen für Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere sind in allen Richtungen dieselben; dagegen bestehen bei Postpacketen in den einzelnen Staaten mehr oder weniger grofse Verschiedenheiten in der Berechnungsweise des Portos, wenn auch die sich hieraus ergebenden Taxbeträge im Allgemeinen, mit Ausnahme der Südafrikanischen Republik, keine allzu erheblichen Unterschiede aufweisen. Es wird z. B. erhoben für Packete

im Gewichte von	in der Kapcolonie	in Natal	im Oranjefreistaate	in der Südafrikanischen Republik
1 lb.*)	8 d.	8 d.	8 d.	1 sh.
7 lb. 6 oz.	5 sh.	5 sh. 4 d.	5 sh.	7 sh. 6 d.
10 lb. 3 oz.	6 sh. 10 d.	7 sh. 4 d.	6 sh. 10 d.	10 sh. 3 d.

Einige weitere Bestimmungen von allgemeinerem Interesse sind:

Die Vertragsstaaten geben ihren Postwerthzeichen so viel wie möglich gleichmäfsige Farben;

die Postkarten, welche von der Privatindustrie hergestellt sind, werden zur Einlieferung nicht zugelassen;

die Unentgeltlichkeit des Transits erstreckt sich nur auf die gewöhnlichen Postbeförderungen. Die Kosten, welche für aufsergewöhnliche Transitleistungen entstehen, werden dagegen dem betreffenden Staate nach gegenseitiger Vereinbarung durch die den Dienst in Anspruch nehmenden Verwaltungen vergütet;

als Gewichtsgrenzen sind festgesetzt: bei Briefen keine, bei Zeitungen, Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapieren 7 Pfund engl., bei Postpacketen 11 Pfund engl.;

im Uebrigen umfafst der Vertrag noch folgende Gegenstände:

1. die Einführung der Postal Orders oder Notes im Verkehre zwischen sämmtlichen am Vertrage theilnehmenden Staaten: eine für die Erleichterung des Geldumlaufs in Südafrika ungemein wichtige Neuerung. Der Meistbetrag der Postal Orders ist 1 Pfd. Sterl.;
2. die Uebernahme der Verpflichtung zur Zahlung eines Schadenersatzes von 50 Frcs. für eine in Verlust gerathene Einschreibsendung. Falls die Entschädigungssumme für Einschreibsendungen im Weltpostverein auf ein anderes Maximum festgesetzt werden sollte, soll auch im südafrikanischen Postvereine dieses anderweitige Maximum Anwendung finden; überhaupt sollen sich die Grundsätze für die Zahlung von Entschädigungen bei Einschreibsendungen, ebenso wie die Grundsätze über die Zurückziehung von Sendungen und Aenderung oder Berichtigung von Adressen in jeder Hinsicht nach den Bestimmungen des Weltpostvereins richten. Für die Beschädigung oder verzögerte Beförderung von Packeten wird keinerlei Schadenersatz gewährt;
3. die Einführung telegraphischer Postanweisungen im Verkehr aller südafrikanischen Vereinsstaaten, d. h. da dieser Dienst zwischen den übrigen Ländern bereits bestand, seine Ausdehnung auf die Colonie Natal;
4. die Vereinbarung, dafs der Postauftragsdienst, der bisher nur im Verkehre zwischen dem Kaplande und Natal bestand, im südafrikanischen Vereinsverkehr eingeführt werden soll, sobald die Vereinsmitglieder das Verfahren in ihrem eigenen inneren Verkehr ein-

*) 1 Pfund engl. (lb.) = 16 Unzen (oz.) = 453,59 g.

richten und mit der Einführung im Wechselverkehr einverstanden sind.

In einem seiner Schlufsartikel behält der südafrikanische Vereinsvertrag den bis jetzt dem Vereine noch fernstehenden Staaten den nachträglichen Eintritt vor, vorausgesetzt, dafs alle Vertragstheilnehmer sich einverstanden erklären. Dieser Vorbehalt bezieht sich zur Zeit im wesentlichen auf das Schutzgebiet Betschuanaland und Rhodesia, nachdem die Postverwaltung von Lourenço Marques dem Vertrage, wie oben ausgeführt, bereits in gewissem Umfange beigetreten ist.

Im Hinblick auf die erlangte Einheit im Tarifwesen, in der Behandlung gemeinsamer Angelegenheiten, in der Frage der Transitvergütungen u. s. w. kann man dem General-Postdirector der Südafrikanischen Republik nur beipflichten, wenn er sich in seinem Verwaltungsberichte für das Jahr 1897 im höchsten Grade befriedigt über die Errungenschaft und die aus der neuen Postvereinigung zu erwartenden Vortheile ausspricht. Hoffen wir, dafs es den vereinigten Bemühungen aller südafrikanischen Postverwaltungen gelingen werde, welches auch der Ausgang des jetzigen Krieges sei, die dem Postverkehr aus den gegenwärtigen Verhältnissen drohenden schweren Gefahren abzuwenden und das mit so grofser Ausdauer von allen Seiten zu Stande gebrachte Werk auf der Bahn des Fortschritts weiterzuführen.

24. Zur Geschichte des Postwesens in Bayern im 16. Jahrhunderte.

Von Herrn Postadjunkten Johann Brunner in München.

Ein charakteristisches Merkmal in der Geschichte des 16. Jahrhunderts sind die zwischen verschiedenen Fürsten und Reichsständen abgeschlossenen Bündnisse zur Erhaltung des Friedens und der Reichsgesetze und zur gemeinsamen Vertheidigung gegen feindliche Angriffe. Im Süden Deutschlands trat besonders der Landsberger Schirmverein in den Vordergrund. Er wurde abgeschlossen am 1. Juni 1556 zu Landsberg a. Lech zwischen Oesterreich, Bayern, Salzburg und Augsburg; das Bundesoberstenamt wurde dem Herzog Albrecht V. von Bayern übertragen. In den folgenden Jahren traten die Fürstbischöfe von Würzburg und Bamberg, die Reichsstädte Nürnberg, Windsheim und Weifsenburg, die Kurfürsten von Mainz und Trier dem Bunde bei.

Der Landsberger Schirmverein ist für uns aus dem Grunde von besonderem Interesse, weil er zu einer wesentlichen Vervollkommnung der damaligen, noch sehr im Argen liegenden Posteinrichtungen in Bayern*) Veranlassung gab.

Schon die Landsberger Bundesacte vom 1. Juni 1556 bestimmte u. A. folgendes: »Es sollen zu mehrer fürsichtigkheit die ainigungsstennde, vnnd ain Jeder für sich selbs, wie sy am füglichsten vnnd bequemlichsten zu thun wissen, gudte khundtschafft haben vnnd machen, vnnd wafs ain Jeder Stanndt (das den ainigungs Verwandten, von den widersächern, zu Nachtheyl Practiciert vnnd fürgenommen werden wollt) erkhündet, Das sollenn sy dem obristen Haubbtmann, auch Je ain Stanndt dem anderen vnverzugenlich

*) Als Hauptquelle wurde benutzt: Fink, Die geöffneten Archive für die Geschichte des Königreichs Baiern. München 1821/22.

zu wissen thuen, wie dann von dem Haubbtmann selbs, ambts halben auch beschechen soll, damit man alfso allennthalben gudte khundtschafft inn vnnd aufserhalben defs Reichs haben mög «

Von der Benutzung der damals bestehenden Einrichtungen zur Vermittelung des Nachrichtenverkehrs mufste wegen ihrer Unvollkommenheit von vornherein abgesehen werden; die Bundesmitglieder sahen sich daher veranlafst, neue, von jenen vollständig unabhängige Beförderungseinrichtungen zu schaffen.

Anfangs sandte man nach Bedarf eigene Boten, wie aus den Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben des Bundes für die Jahre 1556, 1557 und 1558 erhellt, in denen der Betrag von 93 Gulden 1 Schilling 2 Pfennig als Ausgabe für Botenlöhne an verschiedenen Orten, wie Nürnberg, Innsbruck, Braunschweig, Burtenbach, Henneberg, Augsburg, Bamberg, Würzburg, Salzburg, Landsberg, Straubing, Ansbach, Oettingen, Aichach, Schrobenhausen, Ingolstadt, Pfaffenhofen und Trient verrechnet ist, ferner aus mehreren Bundestagsabschieden.

Diese Art des Nachrichtenverkehrs war aber langsam und dennoch sehr kostspielig, weshalb auch schon im Bundestagsabschiede vom 14. Mai 1558 auf Antrag Albrechts V., der kurz vorher vom Kaiser Ferdinand »um gute Correspondenz, gute Einrichtung der Posten« gebeten worden war, beschlossen wurde, zur schnelleren Beförderung der Correspondenz der Bundesmitglieder auf des Vereins Kosten einen Postkurs München—Ebersberg—Obing—Waging—Salzburg und einen Kurs München—Pfaffenhofen—Ingolstadt—Stein (Wendelstein)—Nürnberg anzulegen. Die Post nach Salzburg sollte Anschlufs an die Ordinaripost von Salzburg nach Wien erhalten und dergestalt eine unmittelbare Verbindung mit des Kaisers Hoflager herstellen.

Sofort wurden Anstalten zur Ausführung dieses Beschlusses getroffen und der Bundes-Oberhauptmann in dem Bundesabschiede vom 6. Juli 1558 wiederholt beauftragt, auf Anlegung der Posten bedacht zu sein. Letztere scheinen beim Zusammentritte des nächsten Bundestags auch bereits vollständig eingerichtet gewesen zu sein, denn der Bundestagsabschied vom 8. November 1558 bestimmt, dafs die Posten, welche bisher auf des Vereins Kosten unterhalten worden seien, auch ferner und jedenfalls bis zum nächsten Reichstag unterhalten werden sollen.

Mit Rücksicht auf den veränderten Aufenthalt des Kaisers wurde beschlossen, eine Postverbindung mit Regensburg ins Leben zu rufen, damit, »da von letzterem Orte aus die gewöhnliche Post in des Kaisers itziges Hoflager nach Prag gehe«, die Correspondenzen dahin um so schleuniger besorgt werden könnten. Zugleich wurde dem Ermessen des Bundes-Obristen anheimgestellt, einigen besonders verdienten Postmeistern und ihrem Schreiberpersonale zur Aufmunterung in ihrem Dienste eine Belohnung aus der kleinen Bundeskasse zufliefsen zu lassen: so sehr hatte man sich damals schon von dem Nutzen dieser Anstalt überzeugt.

Trotzdem scheint die ganze Einrichtung nur zu bald wieder vernachlässigt worden zu sein, denn schon im Jahre 1560 bestand die Post von München nach Nürnberg nicht mehr. Im Bundestagsabschiede vom 16. Juli 1560 wurde der Ober-Hauptmann ermächtigt, im Falle der Noth diese Post wieder einzurichten, was auch thatsächlich geschah. Von Nürnberg aus wurde auf Anordnung Albrechts V. und auf Vereinskosten zeitweise sogar eine Postverbindung mit dem kursächsischen Hoflager zu Dresden unterhalten, auf die wir weiter unten noch zurückkommen werden.

Auf dem Bundestage zu Ingolstadt am 5. Juli 1565 wurde beschlossen, die Posten nach Salzburg und über Franken nach Kursachsen wie bisher bestehen zu lassen, mit der

Begründung, dafs die Abschaffung der Post nach Sachsen dem Kurfürsten Ursache zu Mifstrauen geben würde und »da doch in vil wege nuz und ersprieslich sein oder werden kunte, S. L. in gueter vertraulicher correspondents bei diser ainigungsverwantnus zu erhalten«. Der Bundestag zu Augsburg (18. Mai 1566) stimmte diesem Beschlusse bei.

Fast auf jedem Bundestage wird nunmehr die Frage erörtert, ob die Posten beibehalten oder aufgehoben werden sollen. So wurde auf dem am 26. Juni 1567 zu München abgehaltenen Bundestage der Beschlufs gefafst, die Posten der grofsen Kosten halber blos bis zum Ausgange des Erfurtischen Tages beizubehalten, sie aber dann, wenn sich friedlichere Aussichten zeigten, entweder ganz oder zum Theil aufzuheben.

Nichtsdestoweniger ergab sich die Nothwendigkeit, eine neue Post von München nach Augsburg mit einer Station in Bruck anzulegen, was durch den Bundestagsabschied vom 3. März 1569 zu München auf Antrag der österreichischen Gesandten wegen der grofsen Bedrängnifs geschah, in der sich die vorderösterreichischen Lande befanden.

Ebenso machte der Zutritt der Kurfürsten von Mainz und Trier zu dem Bunde bald weitere Bestimmungen hinsichtlich des Nachrichtenwesens nothwendig, weshalb denn auch auf dem Bundestage zu München am 1. Februar 1572 folgendes festgesetzt wurde:

1. Die Post nach Salzburg und zu des Kaisers Hoflager solle noch ferner bestehen.

2. Was die Correspondenz mit den Kurfürsten von Mainz und Trier betreffe, so sollen sämmtliche Briefschaften zuerst nach Augsburg und von dort mit der ordinären Post an den Postmeister nach Speyer gesandt werden, von wo aus Alles, was nach Mainz gehöre, nach Grenzheim oder nach Mainz zum kurfürstlichen Hoflager, und was nach Trier bestimmt sei, über Liser an der Mosel an Ort und Stelle befördert werden könnte.

3. Die Correspondenzen an die fränkischen Fürsten und Stände sollen zuerst nach Augsburg in die Stadtkanzlei geschickt werden, von da aus aber ihren Lauf mittelst der reitenden Boten der Kaufleute nach Nürnberg nehmen, von wo aus sie leicht nach Bamberg und jene, die nach Würzburg gehörten, von Bamberg aus nach Schlüsselfeld gelangen könnten. In gefahrvollen Zeiten aber sollten wieder eigene Posten nach Franken errichtet werden, was übrigens dem Ermessen des Ober-Hauptmannes überlassen wurde.

Von dem Vortheil und der Nothwendigkeit dieser Posten überzeugt, liefs man es auf den folgenden Bundesversammlungen bei diesen Bestimmungen bewenden und räumte sogar im Bundestagsabschiede zu München vom 13. April 1576 dem Ober-Hauptmanne das Recht ein, im Nothfalle nach seinem Gutdünken noch weitere Posten anzulegen.

Als aber auf dem Bundestage zu München am 23. März 1582 die Stände das Ansuchen Oesterreichs um Rückerstattung von 8200 Gulden 25 Kreuzer 3 Pfennig, die von dem Erzherzoge Ferdinand im Interesse der Erhaltung des Friedens in den vorderösterreichischen Landen verausgabt worden waren, abgelehnt hatten und die österreichischen Gesandten, hierüber aufgebracht, von einer Verlängerung des Bundes nichts mehr wissen wollten: wurde es dem Obristen überlassen, hinsichtlich der Posten nach eigener Ansicht und den Erfordernissen der Zeit gemäfs zu handeln. Man hielt es jedoch für rathsam, dem Postmeister zu München auf zwei Postpferde Besoldung zu geben, um die Sachen des Vereins von München nach Wasserburg zu bringen. Von Wasserburg nach Salzburg und von da zurück sollten Fufsboten verwendet werden.

Oesterreich trat im Jahre 1584 thatsächlich aus dem Bunde aus; letzterer

ging von da ab immer mehr dem Verfall entgegen. Es wurde deshalb auf dem Bundestage zu München am 5. Juni 1598 die Aufhebung der Post von München nach Salzburg beschlossen und dem Postmeister zu München die Besoldung auf zwei Pferde gekündigt. Da bei dem Bundesabschiede die wechselseitige Hülfsleistung der drei noch vereinigten Stände — Bayern, Würzburg und Augsburg — so festgesetzt wurde, dafs eine ausgedehnte Correspondenz überflüssig war, so konnte auch von einer Wiederherstellung der bereits früher eingegangenen Posten keine Rede mehr sein.

Zum Schlusse seien noch einige Angaben über die inneren Einrichtungen dieser Posten sowie über deren Unterhaltungskosten angefügt.

Sämmtliche Poststationen waren blos zeitweilig errichtet und wurden, je nachdem das Bedürfnifs es erforderte, bald an den einen, bald an einen anderen Ort verlegt.

Zu Postmeistern wurden meist Wirthe bestellt, die keine eigentliche Besoldung erhielten, sondern lediglich die Unterhaltungskosten für diejenige Anzahl Pferde, welche sie zu halten verpflichtet waren.

Die Postknechte wurden aus der Bundeskasse bezahlt und ihre Zehrung während der Zeit ihres Dienstes von den Postmeistern und Wirthen verrechnet; dies geschah aus derselben Kasse.

Die Postpferde wurden von den Postmeistern gestellt, ihnen aber deren Werth, wenn sie im Dienste zu Grunde gingen, aus der Bundeskasse vergütet. In den ersten Zeiten des Vereins kam es wohl auch zuweilen vor, dafs die Postpferde von den Bundesmitgliedern hergegeben wurden.

Wurde eine Poststation aufgehoben, was sehr häufig der Fall war, so erhielt der Postmeister eine besondere Entschädigung, die gewöhnlich in der Hälfte der Unterhaltungskosten der Postpferde für einen Monat bestand. Aufserdem wurden sowohl den Postmeistern als den Postknechten theils für wirklich geleistete besondere Dienste, theils zur Aneiferung in Erfüllung ihrer Pflichten besondere Vergütungen oder »Verehrungen« vom Bunde zugesprochen.

Aus den Rechnungen ergiebt sich, dafs zur Aufrechterhaltung einer fortwährenden Verbindung der Bundesmitglieder mit dem Ober-Hauptmanne zu München hauptsächlich folgende Poststationen angelegt waren:

a) In der Richtung nach Salzburg: zu Ebersberg, Steinhöring, Kling oder Kirchsur, Obing, Waging, Salzburg. Die Unterhaltungskosten der Posten zu Waging und Salzburg wurden von dem Bischofe zu Salzburg vorgeschossen und mit dem Bunde verrechnet. Befand sich der Kaiser zu Wien, so wurden die Briefschaften dahin von Salzburg aus mit den kaiserlichen Posten weitergesandt.

b) In der Richtung nach Nürnberg, Bamberg und Würzburg: zu Hohenkammer, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Ingolstadt, Hilpoltstein, Stein, Nürnberg. Von da aus gelangten die Briefschaften nach Bamberg durch die gewöhnlichen oder, wenn es die Eile erforderte, durch eigene Boten an ihren Bestimmungsort. Die Correspondenzen für Würzburg wurden über Stein, Schlüsselfeld und Schwarzach befördert. Die Unterhaltungskosten der Posten zu Hilpoltstein und Stein wurden von der Stadt Nürnberg, jene der Posten zu Schlüsselfeld und Schwarzach von dem Bischofe zu Würzburg vorgeschossen und mit dem Bunde verrechnet.

c) In der Richtung nach Regensburg und Böhmen: zu Hohenkammer, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Geisenfeld, Neustadt, Saal, Regensburg, Reinhausen, Salern.

d) Zwischen Augsburg und München war die Station Bruck eingerichtet.

Ferner bestanden zu verschiedenen Zeiten Posten zu Kinding auf der Strecke von Ingolstadt nach Hilpoltstein, ferner zu Büchenbach und

Lonnerstadt auf der Linie Nürnberg–Schlüsselfeld. Die auf die schon oben erwähnte Postverbindung zwischen Nürnberg und Dresden bezügliche Stelle in den Rechnungen des Bundes lautet: »An 5 Postreuter, welche bei der auf des Ober-Hauptmanns Befehl errichteten ordinari Post von Nürnberg nach Dresden, welche bereits aber wieder abgestellt, auf 7 Monate, nämlich vom 30. Juni 1565 bis 25. Januar 1566 in allem 315 Thaler oder 360 Gulden erhalten.«

Sämmtliche Correspondenzen mit dem Auslande wurden durch besondere Boten befördert, die auch besonders bezahlt wurden.

Die Unterhaltungskosten der Posten waren beträchtlich; sie setzten sich zusammen aus der Vergütung an die Postmeister für die Unterhaltung der Pferde, dem Lohne der Postknechte und den Zehrungskosten und Trinkgeldern. An Unterhaltungskosten für die Pferde wurden bezahlt 14 Gulden, zuweilen auch 16 Gulden für Pferd und Monat. In Waging erhielt der Postmeister ausnahmsweise monatlich 24 Gulden für das Pferd. Ueber die Löhnung der Postknechte enthalten die Rechnungen nichts Bestimmtes. Die Ausgaben sind durchgehends summarisch eingesetzt; auch ist weder die Anzahl der Knechte noch die Dauer ihrer Dienstleistung angegeben. Nur so viel ist ersichtlich, dafs einem Postknechte für die Woche 30 Kreuzer »zum Trunk« verabreicht wurden. Uebrigens wurden alle Unterhaltungskosten der Postknechte aus der Bundeskasse bezahlt, und zwar keineswegs kärglich. So wurden beispielsweise einmal für 2 »Postbuben« zu Steinhöring und Obing auf die Dauer von 17 Monaten den Wirthen 71 Gulden (der damalige Gulden = 6,46 Mark Reichswährung) gewährt. Im Ganzen betrugen die Ausgaben für die Unterhaltung der gewöhnlichen Posten vom Jahre 1556 bis 1579 32 353 Gulden 21 Kreuzer 1 Heller = 208 086 Mark. Daneben wurden 2 686 Gulden 52 Kreuzer 1 Pfennig = 17 281 Mark für besondere Boten zur Beförderung von Briefschaften verausgabt. In beiden Summen sind nicht enthalten die Zehrungskosten, die ebenfalls eine nicht unerhebliche Höhe erreichten.

Im Allgemeinen war die ganze Einrichtung ziemlich mangelhaft; ihr eigentlicher Zweck konnte häufig aus dem Grunde nicht erfüllt werden, weil die errichteten Stationen nicht in ständiger und regelmäfsiger Verbindung unter einander standen. Auch kam es nicht selten vor, dafs Sendungen nach Orten ohne Poststation auf der letzten Post entweder liegen blieben, bis sich Gelegenheit zu ihrer Weiterbeförderung fand oder durch besondere Boten ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden mufsten.

---

23. Zur Entwickelung der Elektrizitätslehre.

Zum hundertjährigen Gedächtnisse der Erfindung der Volta'schen Säule (Archiv 1899, S. 327 ff.) hat Dr. J. A. Fleming am 18. September 1899 in Dover vor der »British Association for the Advancement of Science« einen — später auch in Buchform*) veröffentlichten — Vortrag über die Entwickelung der Wissenschaft von der Elektrizität gehalten, dem wir folgende interessante Einzelheiten entnehmen.

Nachdem Volta 1775 das Elektrophor erfunden und ferner die erste Form des absoluten Elektrometers, welches später von Lord Kelvin zu einem hochempfindlichen Instrumente ver-

*) The Centenary of the Electric Current 1799—1899.

vollkommnet wurde, angegeben hatte, begann der italienische Gelehrte, sich mit den bekannten Beobachtungen seines Landsmanns Galvani zu beschäftigen. Im Lichte unseres jetzigen Wissens betrachtet, scheint festzustehen, dafs von Galvani an frisch getödteten Fröschen zuerst solche Muskelzuckungen beobachtet worden waren, die ihre Ursache in elektrischen, von einem in der Nähe erzeugten elektrischen Funken herrührenden Wellen hatten. Die sich hieran fast von selbst anschliefsende Prüfung der Frage, ob die atmosphärische Elektrizität die gleichen Zuckungen erzeugen könne, führte dann zu der Entdeckung, dafs es zum Hervorbringen der Erscheinung genügt, den Froschschenkel mit einem kupfernen Haken an Eisen aufzuhängen. Mit philosophischer Einsicht, unter Vermeidung vorschneller Schlüsse und unter fortwährender Zuhülfenahme des Experiments als Prüfstein der Theorie, gelang es Volta, den wahren Grund für die Galvani'schen Erscheinungen in der Berührungselektrizität zu finden, das Bestehen einer durch Berührung metallischer und elektrolytischer Leiter verursachten sog. elektromotorischen Kraft nachzuweisen und dadurch den Weg zur Erzeugung dauernder elektrischer Ströme zu zeigen. Die Erfindung der Volta'schen Säule im Jahre 1799 bildete somit den Ausgangspunkt für die glänzende Entwickelung der Wissenschaft von der Elektrizität und ihrer Anwendung in der Technik des neunzehnten Jahrhunderts. Welchen Umfang die Elektrotechnik jetzt hat, geht u. A. daraus hervor, dafs allein in Grofsbritannien rund 84 Millionen Pfund Sterl. (1680 Millionen Mark) in elektrischen Unternehmungen (die staatlichen ausgenommen) angelegt sind.

Die Art des Aufbaues der Volta'schen Säule, die von Volta vorgenommene Eintheilung der Leiter des elektrischen Stromes in solche erster und zweiter Klasse, ferner das Gesetz der Spannungsreihe dürfen wir als bekannt voraussetzen. Interessant ist es, dafs möglichenfalls dasjenige Organ des Zitteraals, welches der Sitz der elektrischen Kraft dieses Fisches ist, Volta als Vorbild für seine Säule gedient hat, denn der Erfinder, dem zweifellos die Untersuchungen von Walsh (1778) über den Zitteraal bekannt waren, vergleicht selbst die Säule mit dem Elektrizität erzeugenden thierischen Organe des genannten Fisches.

Obwohl in den verflossenen 100 Jahren zahlreiche Männer der Wissenschaft und der Technik sich mit der Erforschung der Gesetze der Elektrizität befafst haben und noch befassen, ist es auch heute noch nicht möglich, auf die Frage: Was ist Elektrizität? eine völlig befriedigende Antwort zu geben oder zu erhalten. Doch steht fest, dafs die frühere Ansicht von einem Fliefsen der Elektrizität innerhalb des den Stromkreis bildenden Körpers, also z. B. innerhalb der Schliefsungsdrähte, ähnlich dem Fliefsen von Wasser in Röhren, nicht zutrifft, dafs vielmehr die elektrischen Kräfte hauptsächlich oder ausschliefslich in dem Raume auferhalb des Leitungskreises auftreten und wirken. Der Beweis hierfür ist leicht zu geben. Verbindet man die Poldrähte einer Volta'schen Kette (Batterie) mit zwei nahe bei einander befindlichen, sich aber nicht berührenden Metallplättchen, so findet zwischen den letzteren eine Anziehung statt. Die Kraft dieser Anziehung hängt nicht blos von der Form und Entfernung der Plättchen, sondern auch von der Art des Stoffes ab, der den Raum zwischen den Plättchen erfüllt; die Anziehung ist z. B., wenn die Plättchen sich in Alkohol befinden, unter sonst gleichen Bedingungen stärker, als wenn sie in Luft sind. Diese Erscheinung wird in dem elektrostatischen Voltmeter zum Messen der Spannung nutzbar gemacht. Man nennt den isolirenden Stoff zwischen den Plättchen, also hier Luft oder Alkohol, das Dielektricum. Der Erste, durch den die Eigenschaften des Dielektricums in Bezug auf die damals allein bekannte statische Elektrizität

untersucht wurden, war Cavendish (1773); Faraday und Andere bauten auf seinen Untersuchungen weiter.

Die anziehende Kraft, welche zwischen zwei mit den Polen einer Batterie verbundenen Metallplättchen auftritt, ist nicht wesentlich verschieden von der Kraft, die zwischen zwei mit entgegengesetzten Elektrizitäten geladenen, leicht beweglich nahe bei einander aufgehängten Hollundermarkkügelchen wirkt. Auch hier wie in der Leydener Flasche spielt das Dielektricum eine wichtige Rolle. Stellt man eine solche Flasche her, deren Belegungen gegen andere ausgewechselt werden können, und nimmt man, nachdem die Flasche geladen war, diese Auswechselung vor, so zeigt die Flasche sich trotzdem als noch geladen: ein Beweis dafür, dafs der Sitz der Ladung sich im Dielektricum befindet.

Die Anführung der geschilderten Versuche und Erscheinungen wird genügen, uns die grofse Wichtigkeit des Dielektricums für das Auftreten von elektrischen Kräften darzuthun.

Sobald wir die Batterie schliefsen, treten in dem Raume um den Schliefsungsdraht neue Kräfte, nämlich solche mit magnetischen Eigenschaften, auf. Wir können diese Kräfte in folgender Weise sichtbar machen. Auf einer Platte werden zahlreiche kleine Compafsnadeln frei beweglich aufgestellt. Leitet man den Schliefsungsdraht senkrecht durch die Mitte dieser Platte, so stellen sich die Nadeln, die vorher alle die Nord-Südrichtung einnahmen, unter dem Einflusse des Stromes so ein, dafs sie concentrische Kreise um den Draht als Mitte bilden. Wird die Richtung des Stromes gewechselt, so drehen sich die Nadeln in die entgegengesetzte Richtung und bilden wieder Kreise wie zuvor. Auf die Nadeln müssen also durch den Strom hervorgerufene magnetische Kräfte wirken, deren Richtungen concentrische Kreise um den Draht bilden, oder mit anderen Worten: um jeden stromführenden Draht sind magnetische Wirbel vorhanden. Beim Schliefsen einer Stromquelle irgend welcher Art werden also immer zwei Arten von Energie erzeugt: 1. die Energie, die wir elektrischen Strom nennen, 2. die magnetische Energie. Magnetische Wirbel oder magnetische Wirbelströme umgeben auch jedes Stück eines Dauermagnets, so dafs dieser eine grofse Aehnlichkeit mit einem stromführenden Drahte hat.

Kommen magnetische Wirbel, gleichviel, ob sie durch elektrische Ströme oder durch Magnete erzeugt sind, einander nahe, so suchen die magnetischen Strömungen sich so einzustellen, dafs sie thunlichst die gleiche Richtung erhalten und ihre Wege so kurz wie möglich werden. Hierauf beruhen z. B. die bekannten Versuche über die Anziehung und Abstofsung stromführender Drähte.

Alle Körper, die wir gemeinhin als Leiter des elektrischen Stromes bezeichnen, haben die Eigenschaft, die sie umgebenden magnetischen Wirbel aufzusaugen und in Wärme umzusetzen; diese Eigenschaft nennt man »elektrischen Widerstand«. In der Stromquelle mufs daher immer neue Energie aufgewendet werden, um die magnetischen Wirbel im Flusse zu erhalten, oder mit anderen Worten, den elektrischen Widerstand zu überwinden.

Aehnlich wie die Art des Dielektricums das Entstehen und die Vertheilung der statischen Elektrizität beeinflufst, ist die Stärke der magnetischen Strömungen, je nachdem sie in Luft oder einem anderen Körper auftreten, sehr verschieden und wird z. B. in Eisen aufserordentlich vermehrt. Daraus erklärt sich die Magnetisirung von Eisen, welches von einem elektrischen Strome umflossen wird. Man sagt: das Eisen hat eine grofse magnetische Durchdringbarkeit. Wird der elektrische Strom umgekehrt, so brauchen die magnetischen Strömungen eine gewisse Zeit, um die entgegengesetzte Richtung anzunehmen, und zwar um so mehr Zeit, je gröfsere Stärke sie haben. Es ist daher leicht zu er-

kennen, warum eine Drahtspule mit einem Eisenkerne dem Durchgang eines seine Richtung schnell wechselnden Stromes nicht blos den Ohm'schen, sondern auch noch einen anderen Widerstand entgegensetzt, welcher auf die sog. Selbstinduction zurückzuführen ist.

Daraus, dafs mit einem elektrischen Strome stets magnetische Kräfte auftreten, geht von selbst die innige Verwandtschaft zwischen fliefsender Elektrizität und Magnetismus hervor. Auf dieser Verwandtschaft beruht die bekannte Thatsache, dafs man durch Aenderung des Abstandes zwischen einem Magneten oder einem stromführenden Leiter und einem geschlossenen stromlosen Leiter in dem letzteren elektrische Ströme erzeugen (induciren) kann. Die hierdurch ermöglichte Hervorbringung billiger elektrischer Ströme in Maschinen wurde der eigentliche Ausgangspunkt des Zeitalters der Elektrizität.

Durch Induction werden zunächst immer Wechselströme erzeugt, die man z. F. in Gleichströme umwandelt. Für gewisse Zwecke sind Wechselströme von hoher Spannung nöthig. Man erhält sie, wie die durch die Induction, mit Hülfe der Transformatoren, die ohne irgend welche sich bewegenden Theile die Umsetzung des Stromes bewirken. Während ein gewöhnlicher Wechselstrom, gleichviel welcher Spannung, in der Minute nur einige hundert Male seine Richtung wechselt, kann man durch Einschaltung von Leydener Flaschen die Zahl der Stromwechsel auf mehrere hunderttausend erhöhen. Die glänzenden Versuche, welche Tesla und Hertz mit solchen Wechselströmen sehr hoher Spannung und sehr hoher Wechselzahl angestellt haben, hier zu beschreiben, müssen wir uns versagen. Nur so viel sei hier noch erwähnt, dafs, wenn Wechselströme von sehr hoher Wechselzahl auf einen nicht geschlossenen Leiter wirken, die Energie sich in der Form elektrischer Wellen durch den umgebenden Raum verbreitet. Werden die Enden des ungeschlossenen (secundären) Leiters einander genügend genähert, bz. wird die Spannung im primären Kreise genügend erhöht, so springen zwischen jenen Enden Funken über. Die Luft wird nämlich, wie alle gasförmigen Körper, sobald die Spannung eine gewisse (die kritische) Höhe erreicht, ganz plötzlich und unvermittelt aus einem Isolator ein guter Leiter der Elektrizität. Im Anschlusse hieran machte Hughes im Jahre 1879 eine — allerdings nicht zu gleicher Zeit veröffentlichte — Entdeckung, die zuerst sich recht unscheinbar anliefs, vor kurzer Zeit aber eine ungeahnte Bedeutung gewann. Hughes fand, dafs eine mit Metallpulver gefüllte Glasröhre, welche die Elektrizität recht schlecht leitet, durch elektrische, in ihrer Nähe erzeugte Funken zu einem sehr guten Leiter gemacht wird und dafs hierauf ein leichter Schlag gegen die Röhre genügt, um sie in ihren früheren Zustand zurück zu versetzen. Diese Thatsache wurde von Onesti (1885) nochmals entdeckt, von Branly und von Lodge weiter untersucht; sie gab in neuster Zeit den Anstofs zu der Marconi'schen Erfindung der Telegraphie ohne Draht. Marconi brachte an der Röhre einen langen senkrechten Metalldraht an und erreichte dadurch, dafs auch in grofser Entfernung erzeugte Funken noch genügend stark auf die Röhre zu wirken, d. h. einen besonderen Stromkreis, von welchem die Röhre einen Theil bildet, zu schliefsen vermögen. Das feine Metallpulver verhält sich also ähnlich wie die gasförmigen Körper: unter der Einwirkung elektrischer Wellen von geringer Energie ist es ein schlechter Leiter; es wird aber plötzlich zu einem guten Leiter, sobald die Energie die kritische Stärke erlangt. Eine besonders interessante Anwendung haben die geschilderten Erscheinungen zu dem Zwecke gefunden, einen mit eigener Triebmaschine versehenen Torpedo von seinem Ausgangspunkt aus richtig zu steuern.

Zu welcher Anschauung über das Wesen des elektrischen Stromes hat uns nun die Arbeit der seit der Erfindung der Volta'schen Säule verflossenen hundert Jahre gebracht? Wir haben gesehen, dafs in einem Stromkreise stets zwei Arten von Energie entstehen: die elektrischen Strömungen und die magnetischen Strömungen, dafs man ferner im Raume elektrische Wellen erzeugen kann. Energie im physikalischen Sinne ist unkörperlich, aber stets an Körper gebunden. Wir können uns Energie ohne gleichzeitige Anwesenheit von Körpern nicht vorstellen. Der Körper, den wir als Träger der elektrischen Wellen im Raume ansehen, ist der Aether, der auch dem Lichte als Träger dient, und der, als unwägbarer Körper gedacht, überall, auch in dem vollkommensten Vacuum, sich vorfindet. Gewisse Kräfte erzeugen im Aether elektrische Wellen und diese werden durch Körper, die wir Leiter nennen, in bestimmte Bahnen gedrängt: es entsteht ein elektrischer Strom. Die Bestrebungen der Physiker gehen jetzt dahin, jene Kräfte auf rein dynamische Vorgänge zurückzuführen, und einige der tiefsten Denker glauben, dafs das die einzige Lösung ist, durch die unser menschliches Begriffsvermögen befriedigt werden kann. Maxwell, Hertz u. A. sind Pfadfinder auf diesem Wege. Zur Zeit kennen wir von den im Aether möglichen Wellenbewegungen etwa 21 Octaven. Bezeichnet man $^1/_{1000}$ mm mit 1 μ, so betragen die bekannten Wellenlängen

0,1 bis 0,2 μ für ultraviolette (nicht sichtbare) Lichtstrahlen = 2 Octaven;
0,4 bis 0,8 μ für sichtbare Lichtstrahlen = 1 Octave;

1,6
3,2
6,4
12,8
25,6
51,0
102,4

} für ultrarothe Strahlen oder dunkele Wärme = etwa 6 Octaven; die gröfste Wellenlänge dieser Strahlen wurde im Jahre 1898 von Nicols mit 67 μ wirklich gemessen.

Auf diese Wellen folgen etwa 6 Octaven (bis 4000 μ Wellenlänge) unbekannter Strahlen. Die kürzesten Hertzschen Wellen sind 4000 μ = 4 mm, die gröfsten 13 m lang. Der Zukunft bleibt es vorbehalten, die hiernach noch vorhandenen Lücken auszufüllen und unsere Kenntnifs ferner auch auf die Wellen auszudehnen, die unter 0,1 μ und über 13 m Länge besitzen.

---

26. Regelung der Personalverhältnisse der österreichischen Postunterbeamten.

Der von der österreichischen Regierung dem Reichsrathe (Abgeordnetenhause) schon im Herbste 1898 vorgelegte Gesetzentwurf zur Verbesserung der Gehälter der österreichischen Post- und Telegraphen-Unterbeamten, dessen in Nr. 14 des Archivs für 1899, Seite 665, Erwähnung geschehen ist, hat unterm 26. Dezember 1899 mit Wirkung vom 1. Januar 1900 ab Gesetzeskraft erlangt.

Die betheiligten Unterbeamten haben dadurch, dafs die Berathung des Entwurfs in Folge der unerquicklichen Verhältnisse im österreichischen Reichsrath eine so starke Verzögerung erlitt, eine nicht unbeträchtliche Schädigung erfahren. Diese ist indefs insofern

einigermafsen gemildert worden, als die Bestimmungen des Gesetzentwurfs auf Grund des §. 14 des österreichischen Grundgesetzes über die Reichsvertretung von 1867 für die Zeit vom 1. September bis Ende Dezember 1899 schon vorläufig durch Kaiserliche Verordnung vom 19. August 1899 in Kraft gesetzt worden waren. In Verbindung hiermit hatten die Personalverhältnisse der Unterbeamten durch Verordnung des Handelsministeriums vom 30. August 1899 eine durchgreifende Aenderung erfahren.

Das österreichische Postunterbeamtenpersonal — in Oesterreich als »Dienerschaft« bezeichnet — zerfällt nach den neuen Bestimmungen innerhalb des Bezirkes jeder Post- und Telegraphendirection in drei Klassen.

Klasse I — künftig nicht mehr »Diener«, sondern »Postunterbeamte« genannt und mit der Bezeichnung »Herr« anzusprechen — umfafst die Packmeister, Wagenmeister, Conducteure, Briefträger und Leitungsaufseher, im Ganzen aber nur ein Fünftel des etatsmäfsig angestellten Postunterbeamtenpersonals. Das Gehalt steigt in drei Stufen von 600 bis 700 Gulden, wozu noch eine pensionsfähige Alterszulage von 50 bis 100 Gulden tritt, so dafs das pensionsfähige Diensteinkommen der I. Klasse von Unterbeamten sich nach unserer Währung auf 1020 bis 1360 Mark beläuft.

Klasse II — die »Postamtsexpedienten«, d. s. Unterbeamte, die Beamtendienstleistungen überwiegend mechanischer Natur verrichten — umfafst zwei Fünftel der Postdienerschaft. Auch in dieser Klasse ist das Gehalt dreifach abgestuft, und zwar von 500 bis 600 Gulden, d. i. nach unserer Währung von 850 bis 1020 Mark jährlich.

Klasse III — die »Postamtsdiener« — umfafst die letzten zwei Fünftel der ganzen Gattung. Das ebenfalls in drei Stufen ansteigende Gehalt beträgt 400 bis 500 Gulden oder 680 bis 850 Mark jährlich.

Das Aufrücken in die nächst höhere Gehaltsstufe erfolgt nicht nach Dienstaltersstufen, sondern in unregelmäfsigen Fristen nach Mafsgabe der verfügbaren Mittel; es mufs indefs erfolgen, sobald ein Unterbeamter in einer der drei Klassen auf der untersten oder mittleren Stufe volle fünf Jahre zugebracht hat.

Erscheinen hiernach auch die neuen österreichischen Postunterbeamtengehälter im Vergleich zu den im deutschen Reichs-Postgebiete zahlbaren Gehältern noch ziemlich gering bemessen, so kommt — abgesehen von dem Unterschied in den Kosten der Lebenshaltung in beiden Ländergebieten — doch in Betracht, dafs die österreichischen Postunterbeamten neben dem Gehalt eine im Grofsen und Ganzen unserem Wohnungsgeldzuschufs entsprechende namhafte »Activitätszulage« beziehen. Während unser Wohnungsgeldzuschufs für die Postunterbeamten nur 60 bis 240 Mark beträgt, beläuft sich die österreichische Activitätszulage auf 20 bis 50 v. H. des festen Gehalts, d. i. für die Unterbeamten auf 80 bis 350 Gulden oder 136 bis 595 Mark; ihr haftet indefs der Mangel an, dafs sie nicht pensionsfähig ist, während der Wohnungsgeldzuschufs der Unterbeamten der Reichs-Postverwaltung mit einem Durchschnittssatze von 112 Mark 80 Pf. bei Berechnung des Ruhegehalts und der Hinterbliebenenbezüge berücksichtigt wird.

Immerhin stellt die Neuregelung der Postunterbeamtengehälter in Oesterreich gegenüber der früheren Ordnung, wonach die Gehälter nur 400 bis 600 Gulden — 680 bis 1020 Mark — betrugen, einen wesentlichen und erfreulichen Fortschritt dar.

Was die Besetzung der Stellen betrifft, so sind diese zunächst sämmtlich den versorgungsberechtigten Unteroffizieren vorbehalten, und nur soweit sich solche nicht melden, anderen Bewerbern zugänglich. Die Anwärter rücken der Regel nach zunächst in die III. Klasse (die der Postamtsdiener) ein. Wer von der III. Klasse in eine höhere Klasse aufrücken will, mufs sich darum bewerben. Die Bewerber haben sich für die höheren Dienerschaftsstellen

bei der Post einer 2- bis 4monatigen Probedienstzeit und für die bei der Telegraphie einer 4- bis 6-monatigen Probedienstzeit und, nach deren Beendigung, einer Prüfung zu unterziehen. Nur wer schon 10 Jahre auf der höchsten Gehaltsstufe der III. Klasse gestanden hat, ist hinsichtlich des Aufrückens in die II. Klasse von der Führung dieses Befähigungsnachweises befreit. Die Probedienstleistung soll im Allgemeinen in der dienstfreien Zeit geschehen; doch sollen nach Thunlichkeit Diensterleichterungen eintreten; auch können Beurlaubungen für die Probedienstleistung stattfinden.

In der Prüfung wird festgestellt, ob der Bewerber die Dienstvorschriften für die Unterbeamtengruppe, in die er aufrücken will, beherrscht, ob er sich überhaupt für die in Frage kommenden Dienstverrichtungen eignet und ob er im Stande ist, dienstliche Meldungen abzufassen. Bei ungünstigem Ausfalle der Prüfung ist einmalige Wiederholung der Probedienstleistung und der Prüfung gestattet.

Für das Einrücken in eine Stelle der höheren Klassen ist allgemein nicht der Tag der bestandenen Prüfung, sondern in erster Linie das Dienstalter in der bisherigen Klasse mafsgebend; daneben kommen aber noch der Grad der in der Prüfung erlangten Censur, der Umfang der nachgewiesenen Kenntnisse, die Bewerthung der bisherigen Dienstleistungen und hinsichtlich der Anwärter für Expedientenstellen auch noch der erreichte militärische Rang, die Dienstführung beim Militär und die Schulbildung in Betracht.

Neben den Bewerbern aus der Klasse der Postamtsdiener können solche versorgungsberechtigte Unteroffiziere, denen militärischerseits gleich die Befähigung für die höheren Dienerschaftsstellen zugesprochen ist, — nach zurückgelegter 4- bis 6monatiger Probedienstleistung und nach bestandener Prüfung — von vornherein in die II. Klasse der Dienerschaft einrücken.

Allen etatsmäfsig angestellten Post- und Telegraphen-Unterbeamten wird die Dienstkleidung für Rechnung der Staatskasse geliefert.

Caution haben die Unterbeamten der I. Klasse in Höhe von 300 Gulden (510 Mark), die der II. Klasse in Höhe von 250 Gulden (425 Mark) und die der III. Klasse in Höhe von 200 Gulden (340 Mark) zu stellen.

27. Neuordnung des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten umfafste bis vor Kurzem vier Abtheilungen: 1. das Eisenbahndepartement, vornehmlich für die Angelegenheiten der Privatbahnen; 2. die Verwaltung der Staatsbahnen; 3. die Hauptinspection der Eisenbahnen; 4. die Verwaltung des Baues der grofsen sibirischen Eisenbahn. Schon seit vielen Jahren entsprach diese Eintheilung nicht mehr den Anforderungen, die, namentlich seitdem auch Rufsland sich entschieden für das Staatsbahnprincip erklärt hat, an das wichtige Ressort gestellt werden mufsten. Vor Allem machten sich die mangelnde Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit mehr und mehr fühlbar, nachdem im Laufe der Jahre immer wieder neue Arbeitsgebiete in die bestehende Organisation hineingeschachtelt waren. Der bis 1895 andauernde schnelle Ministerwechsel verzögerte die als nothwendig erkannte Neueintheilung und richtige Abgrenzung der Geschäfte; erst dem jetzigen Minister der Ver-

kehrsanstalten, Fürsten Chilkow, der seit Anfang 1895 im Amte ist, gelang es, eine Neuordnung der Centralstelle durchzuführen. Die durch eine kaiserliche Verordnung getroffenen Bestimmungen über die Neuregelung sind nach der »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« im wesentlichen folgende:

Die Aufgaben des Ministeriums bestehen in der Sorge für den Bau, die zweckmäfsige Einrichtung, die Erhaltung und Nutzung sämmtlicher Verkehrswege des Reichs und der Handelshäfen, mit Ausnahme einiger dieser Häfen, sowie in der Beaufsichtigung der ihm unterstellten Lehranstalten. Zur persönlichen Verfügung des Ministers, dem ein Gehülfe zur Seite steht, sind Inspectoren vorhanden, denen Revisionen, Besichtigungen und Untersuchungen unmittelbar aufgetragen werden können. Das Ministerium enthält die nachstehend angegebenen Abtheilungen, deren Vorstände auch Privatpersonen mit berathender Stimme zu den Sitzungen einladen können, sofern daraus ein Vortheil zu erwarten ist.

1. Der Beirath des Ministers, unter dem Vorsitze des Letzteren, besteht aus dem Gehülfen des Ministers, aus den Vorsitzenden der Reichs-Eisenbahnverwaltung, der Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen und der Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen, aus dem Director der Kanzlei und etwaigen auf Befehl des Kaisers ernannten Mitgliedern; er hat u. A. die Angelegenheiten, welche die Enteignung des Eigenthums betreffen, zu bearbeiten.

2. Der Beirath für Eisenbahnangelegenheiten. Nähere Angaben über dessen Zusammensetzung und Thätigkeit fehlen.

3. Der Ingenieurbeirath. Zu ihm gehören aufser dem Präsidenten und den vom Kaiser ernannten Mitgliedern die Vorsitzenden der Reichs-Eisenbahnverwaltung, der Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen und der Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen sowie die vom Minister dazu berufenen Ingenieure. Der Kriegsminister, der Finanzminister und der Reichscontroleur haben das Recht, bei den ihr Ressort interessirenden Berathungen in den Ingenieurbeirath je einen Vertreter zu entsenden. Bei Berathungen über Angelegenheiten, die das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen betreffen, wird ein Vertreter der Postverwaltung eingeladen. Der Ingenieurbeirath ist errichtet zur Ausarbeitung und Beurtheilung technischer Fragen von besonderer Wichtigkeit, sowie zur Ausarbeitung von Plänen zu ganz besonders wichtigen Arbeiten oder zu solchen, die einen grofsen Kostenaufwand erfordern (Ausrüstung und Betrieb der Verkehrswege und Häfen, rollendes Material, Bauten, neue Betriebsmethoden u. s. w.).

4. Bei der Reichs-Eisenbahnverwaltung besteht ein Verwaltungscomité, über dessen Zusammensetzung wir weiter unten berichten, ferner eine technische, eine Betriebs- und eine Wirthschaftsabtheilung sowie ein Büreau für Sanitäts-, juristische und Rechnungsangelegenheiten. Das Arbeitsgebiet der Abtheilung umfafst die gesammte Betriebsleitung der Reichseisenbahnen, die Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten und den Bau kleiner Anschlufsbahnen ohne selbständige Bedeutung an die Hauptbahnen für Rechnung des Staates sowie die Aufsicht über die Privatbahnen, ferner die Pensionskassen-Angelegenheiten bei den Staatsbahnen und die Aufsicht über die Pensions-, Spar- und Vorschufs- und Sterbekassen der Privatbahnen.

5. Die Inspection der kaiserlichen Züge. Die Rechte und Pflichten der zu dieser Abtheilung gehörenden Beamten werden durch eine besondere, vom Kaiser genehmigte Verordnung geregelt.

6. Die Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen besteht aus dem Vorsitzenden und dessen Ge-

hülfen, einem Verwaltungscomité, einer technischen, einer Wirthschafts-Abtheilung u. s. w. Ihr Arbeitsgebiet erstreckt sich auf die Voruntersuchung und den Bau neuer Staatseisenbahnen und die Aufsicht über neu zu erbauende Privatbahnen. Das Verwaltungscomité hat insbesondere die wirthschaftliche und handelspolitische Bedeutung der Bahnen, technische Fragen u. s. w. in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen.

7. Die Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen besteht aus dem Vorsitzenden, einem Verwaltungscomité, einer Betriebsabtheilung, einer Abtheilung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen u. s. w. Das Verwaltungscomité hat die Vorlagen über den Bau neuer Chausseen, Wasserwege und Handelshäfen zu begutachten, die dazu gehörigen Bauprojecte und Kostenanschläge festzustellen und die Arbeiten an Unternehmer u. s. w. zu vergeben; ferner steht ihr die Bestimmung über die Benutzung der dem Ministerium gehörenden Schiffe und Baggermaschinen sowie die reglementarische Anordnung über die Schifffahrt auf den Wasserwegen im Innern des Reichs und über die Beförderung von Personen und Gütern zu.

8. Die Abtheilung für die Untersuchung und Abnahme der Bestellungen des Ministeriums und der Schiffsdampfkessel untersteht einem Oberingenieur; sie befafst sich mit der Untersuchung und Abnahme der Bedarfsartikel für die Staats- und Privatbahnen, die Zufuhrbahnen, Chausseen, Wasserwege und Handelshäfen; im Weiteren hat sie den Zustand der Dampfkessel auf den Schiffen des Binnenverkehrs dauernd zu überwachen.

9. Die Kanzlei des Ministers mit einer Abtheilung für Enteignungssachen bearbeitet die Personalangelegenheiten aller zum Geschäftsbereiche des Ministeriums gehörigen Beamten. Sie stellt ferner den Jahresbericht an den Kaiser über die Thätigkeit des Ministeriums zusammen, bearbeitet die Gesetzesvorlagen allgemeinen Charakters, stellt den Etat auf, verwaltet die angewiesenen Geldmittel, das Archiv, die zum Ministerium gehörenden Gebäude u. s. w.

10. Die Lehrabtheilung, bei der ein gelehrtes Comié besteht, hat die technischen Lehranstalten des Ministeriums zu leiten, die Lehrpläne auszuarbeiten, die Lehrmittel zu prüfen u. s. w.

11. Die Abtheilung für Statistik und Kartographie stellt die Statistik über den Bau, die Benutzung und die Erhaltung der Verkehrswege und Handelshäfen auf und entwirft die Karten der Verkehrswege.

Bei den unter Nr. 4, 6, 7 und 10 genannten Comités werden zu den Berathungen, die unter dem Vorsitze der betreffenden Abtheilungsvorsteher stattfinden, je nach Bedarf und nach dem Gegenstande der Berathung Mitglieder anderer Abtheilungen des Verkehrs-Ministeriums und Mitglieder anderer Ministerien, nämlich der Ministerien der Finanzen, des Innern, der Landwirthschaft und der Domänen, des Krieges, der Marine und der Volksaufklärung sowie Mitglieder der Reichscontrole, ferner Vertreter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung herangezogen. Neu ist die regelmäfsige Mitwirkung der Vertreter des Finanzministeriums und der Reichscontrole beim Zustandekommen der Beschlüsse. Ihnen steht in den Comités keineswegs nur eine berathende Stimme zu, sondern die ablehnende Haltung auch nur eines dieser Vertreter hält den Fortgang und die Ausführung der Beschlüsse, für die sonst auch eine Mehrheit vorhanden sein mag, auf. Der Einflufs der beiden Ressorts geht so weit, dafs eine Sitzung nur dann als zu Stande gekommen gilt, wenn unter den Anwesenden die Vertreter des Finanzministeriums und der Reichscontrole anwesend sind. Nur wenn nach Ansicht des Verkehrsministers eine An-

ordnung keinen Aufschub duldet, kann er sie unter alleiniger Verantwortung durchführen.

Für den Geschäftsbetrieb bei den Provinzial-Verwaltungsbehörden haben nur die Grundzüge die kaiserliche Genehmigung erhalten, nach denen der Minister der Verkehrsanstalten in Gemeinschaft mit dem Finanzminister und dem Reichscontroleur sowie e. F. unter Hinzuziehung noch anderer Minister die erforderlichen Anweisungen auszuarbeiten hat.

Die umfangreichen Geschäfte des Verkehrsministeriums sind nunmehr übersichtlich geordnet worden. Von der in Rufsland üblichen Centralisation ist man nur in geringem Mafse abgegangen; immerhin wird den Chefs der einzelnen Eisenbahnen gegen früher ein gröfseres Mafs an Bewegungsfreiheit gewährt.

28. Zur Geschichte des Zeitungswesens am Anfange des 19. Jahrhunderts.

Von Herrn Dr. Rübsam in Regensburg.

Bei dem gewaltigen Aufschwunge, dessen sich nicht nur die Tagespresse, sondern auch die periodischen wissenschaftlichen und belletristischen Zeitschriften im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zu erfreuen hatten, nimmt es nicht Wunder, wenn heutzutage der gewöhnliche Zeitungskatalog, welcher den Bestellungen bei der Post zu Grunde liegt, zu einem respectablen Folianten angeschwollen ist. Dieser Katalog weist mit seinen Nachträgen bereits über 10000 Nummern auf, wobei nur die im Deutschen Reiche gedruckten Zeitungen und Zeitschriften in Betracht kommen.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts erschienen auf deutschem Boden, und zwar soweit das Gebiet des Deutschen Reichs und Deutsch-Oesterreich in Frage kommen, kaum mehr als 100 politische Zeitungen, während die Zahl der gelehrten und politischen Wochen- und Monatsschriften sich auf etwa 50 belief.

An französisch geschriebenen politischen Zeitungen und Zeitschriften waren in Deutschland etwa 30 verbreitet, worunter auch diejenigen fallen, die auf deutschem Boden in französischer Sprache herausgegeben wurden. War ja das westliche Deutschland von den Franzosen überfluthet oder stand doch vorwiegend unter französischem Einflusse. Die holländischen, englischen und italienischen Zeitungen, die damals in Deutschland gang und gäbe waren, betrugen zusammen wohl kaum mehr als zwei Dutzend. Und das alles in einer Zeit, in welcher unsere deutsche Literatur im Zenith ihres Glanzes stand, wo Göthe und Schiller die Nation mit dem Besten beschenkten, was das Genie hervorzubringen vermag.

Der moderne Mensch wird von einer wahren Fluth von Papier und Druckerschwärze überschüttet. Die Tageszeitungen mit ihren zwei bis drei Nummern, ihren Beilagen, ihrem übermächtigen Format, ihren winzigen Typen, die zahllosen Zeitschriften, Fach- und Literaturblätter mit einer Fülle von verdautem und unverdautem Stoffe stellen die Receptionsfähigkeit derjenigen, welche sich nur einiger-

mafsen auf dem Laufenden erhalten wollen, auf eine harte Probe. Man kommt vor lauter Lectüre dieser lawinenhaft angeschwollenen Literaturerzeugnisse fast kaum mehr dazu, in ein vernünftiges Buch sich zu vertiefen.

Man braucht nicht zu den »*laudatores temporis acti*« zu gehören und will gewifs nicht die grofsartige Entwickelung unserer Presse um 100 Jahre zurückschrauben. Aber da waren unsere Grofsväter und Grofsmütter doch beneidenswerthe Menschen. Sie haben das Wenige, was sie zu lesen bekamen, mit fröhlichem Behagen verkostet und behielten den freien und offenen Blick, welcher dem modernen Menschen unter der Wucht der auf ihn einstürmenden Leseeindrücke oft ganz verloren geht.

Sehen wir nun im Folgenden an der Hand statistischer Aufzeichnungen, wie es vor 100 Jahren um das Lesebedürfnifs des gebildeten Publikums bestellt war, insoweit Zeitungen und Zeitschriften in Betracht kommen.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst, dafs von jeher der Vertrieb dieser Art von Literaturerzeugnissen von der Post besorgt wurde, wie ja das Posthaus so recht eigentlich die Geburts- und Wiegenstätte der modernen Tagesblätter gewesen ist.

Im Herzen Deutschlands hatte unzweifelhaft Frankfurt am Main an der Entwickelung und dem Vertriebe der Zeitungen einen hervorragenden Antheil*), ganz abgesehen davon, dafs es (vor Leipzig) das Hauptemporium des deutschen Buchhandels gewesen war.

Die im ersten Quartal des Jahres 1800 von dem dortigen Reichs-Oberpostamte vertriebenen Blätter waren nach der hier abgedruckten officiellen Liste folgende:

Verzeichnis
der politischen, gelehrten, französischen, englischen, italienischen Zeitungen und Monathschriften, welche von der Kaiserlichen Reichs Ober Post Amts Expedition in Frankfurt am Main spediret werden.

(Stand vom 24. März 1800.)

I. Deutsche politische Zeitungen.

Kaiserliche Reichs Ober Postamts Zeitung von Frankfurt
Staats Ristretto von Frankfurt
Deutsches Journal von Frankfurt
Gespräch aus dem Reich der Todten
Augsburger von Maschenbauer
- ordinaire
Altonaer Mercurius
Amsterdamer deutsche
Achner Zuschauer
Allgemeine Zeitung
Bayreuther Zeitung
Berliner von Vofs
- von Haude
Beobachter des Donnersberg
Brüner Zeitung
Bamberger Zeitung
Beobachter des Ruhrdepartements
Cöllner Zeitung
Carlsruher Zeitung
Cafsler Zeitung
Courier an der Donau
Correspondent unpartheischer am Rhein
Darmstädter Land Zeitung
Erlanger Real Zeitung
Elberfelder Zeitung
Gothaer Zeitung
Hanauer Zeitung
Hamburger Correspondent
Hamburger Neue
Hanöverische Zeitung
Hildesheimer Zeitung
Iris vom Nieder Rhein
Kronik der Franken

*) Vergl. den schönen Artikel über die »Oberpostamtszeitung« (1617 bis 1866) in der »Geschichte der Post in Frankfurt am Main«, nach archivalischen Quellen bearbeitet von B. Faulhaber, abgedruckt im Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst. Neue Folge. Band X. (1883).

Kempter oder Neueste Weltbegebenheiten
Leipziger Zeitung
Lippstadter Zeitung
Laibacher Zeitung
Mannheimer Zeitung
Münchener Zeitung
Nürnberger Postzeitung
Ofener Zeitung
Prager Zeitung
Petersburger Zeitung
Presburger Zeitung
Politisch militärische Nachrichten
Strafsburger Weltbothe
Schauffhauser Postzeitung
Stuttgarder Zeitung
Schwäbischer Mercur
Thüringer Bothe
Wiener Hofzeitung
Wezlarer Zeitung
Westphälische Zeitung

II. Französische politische Zeitungen.

Journal de Francfort
- politique de Mannheim
- General de Cologne
Courier du Bas Rhin
- de l'Enfant
Gazette de Leyden
- de Bruxelles
- de Liege
- de Hambourg
- de France
Journal de Paris
- du defenseur de la patrie
- des débats et décrets
- des hommes libres
Mercure Universel
Moniteur
Bien informé
Ami des loix
Publiciste
Chef du Cabinet
Decade Philosophique
Republicain du Nord
Courier de Londres

III. Holländische politische Zeitungen.

Courant van S'Gravenhage
Amsterdamische Courant
Rotterdamer Courant

IV. Englische politische Zeitungen.

The London Chronicle
The Morning Chronicle
Mercury & Europe

V. Italienische politische Zeitungen.

Gazetta universale
Corriere di Milonese
Notizie universale di Roveredo
Diario Torinese
Folgio Lombardo
Gazetta Piemontese
Postiglione di Venezia
Ristretto di Fogleti di Trento

VI. Deutsche gelehrte und politische Wochen- und Monatschriften.

Allgemeine Literatur Zeitung von Jena
Annalen der Theologischen Litteratur
Allgemeiner litterarischer Anzeiger
Allgemeine geographische Ephemeriden
Archiv der Zeit
Allgemeine musicalische Zeitung
Berliner historisches Journal von Genz
Belletristische Zeitung
Deutscher Merkur
Deutsche Monatschrift von Leipzig
Erlanger Litteratur-Zeitung
Erfurter Gelehrte
Europäische Annalen
Flora
Frankreich, eine Zeitschrift
Göttinger gelehrte
Gothaer gelehrte
Genius der Zeit
Hamburger Adrefs' Comptoir Nachrichten
Hamburger politisches Journal
Hannöverisches Magazin
Journal für Fabrik Manufactur und Mode
Journal des Luxus und der Mode
Jugendzeitung von Frankfurt
Juristische Litteratur Zeitung
Minerva von Archenholz
Medizinische Natural Zeitung

National Zeitung
Nürnberger Handlungszeitung
Rathgeber für alle Stände
Reichs-Anzeiger
Oberdeutsche Literaturzeitung
Salzburger Litteratur Zeitung
- medizinische chirurgische
Schwäbisches Correspondenz Blatt
Thüringer Bote
Tübinger Gelehrte
Verkündiger
Würzburger gelehrte

VII. Französische Monathschriften.

Petit mercure François
Journal des Dames
Spectateur du Nord
Bibliotheque Britanique

VIII. Anfrag- und Intelligenz-Blätter.

Frankfurter Nachricht
- Waaren Cours
- Wechsel -
Bamberger Intelligenz Blatt
Müncher - -
Paderborner - -
Mannheimer - -

Vom Jahre 1800 an wurde bei der Uebernahme der Hauptspedition einer Zeitung oder Zeitschrift je ein Freiexemplar für die Kaiserliche Post beansprucht.

Wenn sich diese Statistik auch in den einfachsten Formen bewegt, so ist sie doch um so werthvoller, als officielle Zeitungskataloge aus dieser Zeit meines Wissens bis jetzt nirgends publicirt wurden.*)

Wenden wir uns nunmehr zu einem zweiten Zeitungskatalog, und zwar zu demjenigen, welcher über das Lesebedürfnifs der Stadt Weimar am Anfange des 19. Jahrhunderts aufs Genaueste unterrichtet. Es ist diese Zusammenstellung besonders auch um deswillen interessant, weil Weimar die Residenz des mit den Namen unserer grofsen Geistesheroen eng verbundenen Fürstenhauses war.

In dieser Weimarer Zeitungsstatistik ist nicht nur der Name der Blätter, sondern auch die Zahl der Exemplare angegeben, welche gehalten wurden. Bei weitem überwiegen die Frankfurter Blätter. An zweiter Stelle figuriren die Hamburger Zeitungen. Das in 120 Exemplaren verbreitete »Journal des Luxus und der Moden« erschien in Weimar selbst und wurde von F. J. Bertuch und G. M. Kraus herausgegeben. Es hatte bereits 14 Jahrgänge hinter sich und liefert somit den Beweis, dafs Weimar und sein galanter Hof damals auch in Modesachen tonangebend war.

Verzeichnifs

sämmtlicher vom Kaiserlichen Reichs Postamt zu Weimar debitirenden und spedirenden Zeitungen und Journale, im ersten Quartal 1800, aufgestellt vom Kaiserl. Postmeister Bartholomäi zu Weimar.

Exemplare:

27 Frankfurter Ober - Postamts-Zeitungen
2 Hannöverische Anzeigen
2 Gothaische wöchentliche Anzeigen
7 Hanauer politische Zeitung
8 Erfurter Intelligenzblätter
3 Göttingische gelehrte Anzeigen
1 Erlanger politische Zeitung
2 Hamburger Adrefs - Comtoir Nachrichten
1 Oberdeutsche Litteratur Zeitung
22 Frankfurter Staats-Ristretto
6 Erfurtische gelehrte Zeitung
16 Hamburger unparth. Correspondent
8 Hamburger Neue Zeitung
3 - politisches Journal
1 Journal für Fabrique Manufaktur und Mode
7 Journal politique de Mannheim

*) Vergl. u. a. den sehr instructiven Artikel über das Zeitungswesen und was damit zusammenhängt im sechsten Bande des Handwörterbuches der Staatswissenschaften von J. Conrad. Jena 1894.

1 Medizinisch chirurgische Zeitung
34 Reichsanzeiger
24 Eisenachische Nachrichten
3 Posselts europäische Annalen
1 Decade philosophique pol. et litt. de Paris
7 Posselts allgemeine Zeitung
1 Journal des Dames
2 Nürnberger Handlungs-Zeitung
13 Journal de Francfort
1 Allgemeiner litterarischer Anzeiger
2 Journal de Paris
1 Archenholtzens Minerva
11 Bamberger politische Zeitung
1 Theologische Annalen
1 Fortsetzung der neuesten Staats-Anzeigen
2 Petit Mercure François
3 Strafsburger Weltbote
2 Erlanger Litteratur Zeitung
1 Militair-Zeitung
1 Ausburger Zeitung
1 Kemptner Zeitung
10 Hamburger politischer Wetterhahn
1 Schwäbischer Merkur
2 Verkündiger
1 Journal britannique par Mallet du Pan.
1 Leipziger politische Zeitung
1 Berliner politische Zeitung
120 Journal des Luxus und der Moden
28 Weimarische Wochenblätter
36 London und Paris
12 Hilels Handelszeitung.

Die französische Zwingherrschaft über Deutschland wurde auch für die Entwickelung des deutschen Zeitungswesens verhängnifsvoll. So wurden vom 1. Januar 1811 an auf Befehl Napoleons sämmtliche Zeitungen in dem neugeschaffenen Grofsherzogthum Frankfurt unterdrückt. Der primatische Justizminister Freiherr von Albini hatte die Vollziehung dieser tyrannischen Mafsregel zu überwachen.

Es wurde eine neue officielle Zeitung ins Leben gerufen, welche auf zwei gesonderten Blättern in französischer und deutscher Sprache gedruckt wurde und der strengsten Censur unterworfen war. Die Gründungsurkunde jener eigenartigen Zeitung, welche jedoch nur kurze Zeit bis zur Vertreibung der Franzosen bestand, ist wohl auch für andere derartige Gründungen des französischen Regimes typisch, weshalb wir hier den Wortlaut mittheilen.

Wir Karl von Gottes Gnaden, Fürst Primas des rheinischen Bundes, Grofsherzog von Frankfurt, Erzbischof von Regensburg etc. etc.

Nachdem Wir beschlossen haben, dafs die neu herauszugebende Offizielle Zeitung Unseres Grofsherzogthums in deutscher und französischer Sprache, zwar gleichen politischen Inhalts, jedoch auf zwei Blättern gedruckt werden und erscheinen solle, Wir auch, um den durch die Aufhebung aller bisherigen Zeitungen so viele Individuen treffenden Verlust möglichst zu vermindern, Uns bewogen gefunden haben, den Verlag der offiziellen Zeitung den bisherigen wesentlichst betheiligten Verlegern der bestandenen Oberpostamts Zeitung und des Journals de Francfort, jedoch getheilt, unter gewissen Vorbehalten und Abgaben gnädigst zu übertragen, so haben Wir hierüber nachstehende Bestimmungen festgesetzt:

Artikel 1.

Wir übertragen und überlassen den Verlag des deutschen Textes der neuen offiziellen Zeitung Unserem Ober Postamte in Frankfurt als ehemaligem Eigenthümer der daselbst erschienenen Ober Post Amts Zeitung.

Artikel 2.

Der Verlag des französischen Textes dieser offiziellen Zeitung wird Unserm Staatsrathe und Oberpost Director Freyherrn von Vrints Berberich als Eigenthümer des bisher erschienenen französischen Journals de Francfort überlassen und übertragen.

Artikel 3.

Dieser Uebertrag geschieht auf fünfzehn nach einander folgenden Jahren,

anfangend mit dem 1. Januar 1811, aufhörend mit dem 1. Januar 1826, und zwar soviel die französische Zeitung betrifft, dergestalten, dafs falls in der Zwischenzeit Unser Staats Rath Freyherr von Vrints Berberich von Unserem Ober Postamte abkommen oder sterben würde, der reine Ertrag dieser Zeitung, gedachtem Freyherrn von Vrints Berberich und seinen Erben zwar bis zum 1. Jänner 1826 fortverbleiben, deren Besorgung jedoch und Spedition von Unserm Ober Postamte nicht getrennt, sondern fortbesorgt werden solle.

Artikel 4.

Unser Ober Postamt sowie Unser Staatsrath von Vrints Berberich haben alle Verwendungen und Unkosten, welche der Verlag, die Spedition und Redaktion dieser offiziellen Zeitung erfordert und nothwendig macht, ohne alle Ausnahme zu übernehmen und zu bestreiten.

Artikel 5.

Die oftbenannten Verleger der neuen offiziellen Zeitung werden die bisherigen Drucker und andere Individuen, welche bei ihren respect. beyden Verlagen angestellt waren und gebraucht wurden, soviel geschehen kann, beybehalten. Als Redakteur des französischen Blattes wird daher Abbé Hennecard und als Redakteur und respect. Übersetzer des deutschen Blattes der Legationsrath Riese bestellt.

Artikel 6.

Bey Abgang oder Veränderung eines Redakteurs hat das Ober Postamt oder der Freyherr von Vrints Berberich, je nachdem dieser Abgang oder Veränderung bey dem Verlage des deutschen oder französischen Blattes statt hat, einen anderen Redakteur in Vorschlag zu bringen, welcher sonach auf Unsere erfolgte Genehmigung in Pflichten wird genommen werden. Diese Verpflichtung mufs auch in Ansehung der jetzigen beyden Redakteurs geschehen.

Artikel 7.

Der Verlag des französischen Blattes kann nach dem nämlichen Format, Druck und Papier künftighin erscheinen wie das bisherige Journal de Francfort und führt die Aufschrift: Gazette du Grand Duché de Francfort.

Artikel 8.

Rücksichtlich auf die Redaktion selbsten ist Unser Decret vom 10. October d. J. genau zu befolgen und überhaupt mufs sich streng an der desfalls ertheilten ministeriellen Instruktion, den hierüber noch erscheinenden Weisungen und jedesmaligen Anordnungen und Vorschriften der Zensur gehalten werden.

Artikel 9.

Da das bisherige Journal de Francfort schon in einem solchen Preis steht, dafs eine merkliche Erhöhung dem Absatze der Zeitung nachtheilig sein könnte, so ist festgesetzt, dafs das französische Blatt auf den jährlichen Abonnenten Preis von 12 fl zu setzen sey. Die Avertissements dürfen mit 12 kr für die Zeile erhoben werden.

Artikel 10.

Die deutsche Edition mufs mit der französischen ganz gleichlautend sein; daher findet alles dasjenige hier statt, was in Beziehung auf Redaktion des französischen Blattes in den vorstehenden Artikeln festgesetzet worden. Überhaupt mufs die Redaktion der beiden Texte zugleich besorgt werden; die beiden Redakteurs müssen daher in einem bureau vereinigt sein, und gleichsam nur einen Mann vorstellen. Was Format, Druck und Papier des deutschen Blattes anbelangt, so wird dem grofsherzoglichen Ober Postamt auferlegt, solches in einem angemessenen Format als jenes der bisherigen Ober Postamts Zeitung mit deutlichem Drucke und auf gutem Papier zu verlegen.

Artikel 11.

Da die tägliche Herausgabe des Blatts, der kostspieligere Druck und das bessere Papier den Aufwand gegen

die bisher bestandene Ober Postamts Zeitung, welche nur viermal in der Woche erschienen ist, bedeutend vermehrt, so wird der Abonnementspreis desselben auf jährlich 8 fl festzusetzen gestattet. Für die Avertissements dürfen mehr nicht als 6 kr für die kleine und 8 kr für die grofse Schrift per Zeile erhoben werden.

Artikel 12.

Die bisher auf die Zeitungen gelegte Stempeltaxe von 30 kr per Exemplar hört in Ansehung dieser offiziellen Zeitung für die Zukunft auf. Um aber den dadurch für die Oberpolizeikasse erwachsenden Verlust zu ersetzen, so haben die beyden Verleger vor jedem Exemplar sowohl der deutschen als französischen Edition, welches verdebitirt wird, einen Gulden 30 kr an Unsere Oberpolizeikasse zu bezahlen. Es sind zu diesem Ende ordentliche Bücher von einem in Pflichten zu nehmenden Oberpostamts Diener zu führen, in welche alle Abonnenten, sie seyen auswärts oder in der Stadt, gewissenhaft einzutragen sind, und worauf alle Halbjahre die Abrechnung mit der Oberpolizeykasse gepflogen wird, so dafs ganz und gar keine Aufrechnung von Ausgaben, Unkosten oder Verlust an ungiebigen Posten dabey statt haben darf.

Artikel 13.

Unsere Oberpolizeydirektion hat die Befugnis, quartaliter 1500 fl von dem Oberpostamte gegen Quittung und auf Abrechnung gegen die bedungene Abgabe von 1 fl 30 kr per Blatt zu beziehen; was aber über diese 6000 fl jährlich eingeht, hat zwar Unsere Oberpolizeydirektion ebenfalls zu erheben, Uns jedoch gegen Bezug von zehen Prozent diesen Mehrbetrag zu verrechnen, wornächst Wir hierüber disponiren werden.

Artikel 14.

Die respect. Verleger haben diejenigen Freyexemplarien des deutschen und französischen Textes ferner abzugeben, welche bisher von der Ober Post Amts Zeitung und dem Journal de Francfort abgegeben worden sind.

Artikel 15.

Ferner müssen alle Unsere landesherrlichen Verordnungen und Avertissements sowohl als jene der Justiz- und Administrativen Behörden, welche der Redaktion zum Einrücken gesandt werden, und keine Parteysachen betreffen, als welche letztere von den betreffenden Particuliers erhoben werden können, frey und unentgeltlich aufgenommen werden.

Artikel 16.

Jede Ministerialvorschrift über Form und Redaktion der Blätter ist von den Verlegern zu vollziehen und ändert an der in dieser Unserer Urkunde ausgedrückten Verbindlichkeiten nichts ab.

Artikel 17.

Die Zensurgebühren haben wie bisher die beiden Verleger mit einem jährlichen Honorar von 400 fl zu tragen.

Artikel 18.

Von dieser Unserer Urkunde sollen drey Exemplare ausgefertiget und das eine Unserem Ober Post Amte in Frankfurt, das andere Unserem Staats Rathe und Ober Postdirektor Freiherrn von Vrints Berberich und das dritte Unserem Ober Polizey Direktor von Itzstein zugestellt werden.

Aschaffenburg den 13. November 1810.

gz. Karl Grofsherzog

Auf Befehl des Grofsherzogs.

In Abwesenheit des Ministers Staatssekretärs.

Der Kabinetssekretär

Müller.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. In New-York sind im Jahre 1899 411 177 Reisende von Dampfern gelandet worden, und zwar 107 415 Kajütreisende und 303 762 Zwischendeckreisende. An der Beförderung dieser Personen waren die einzelnen Dampfergesellschaften betheiligt, wie folgt:

Gesellschaft		Kajüt-reisende	Zwischen-deck-reisende	Zusammen
Norddeutscher Lloyd	Deutsche Linien	19 994	75 291	95 285
Hamburg-Amerika-Linie		14 534	40 598	55 132
Amerika Line	Amerikanische Linien	14 398	11 341	25 739
Red Star Line		4 315	20 120	24 435
Allan Line	Englische Linien	1 647	1 247	2 894
Anchor Line		6 196	19 296	25 492
Atlantic Transport Line		2 657	—	2 657
Cunard Line		19 045	20 853	39 898
Prince Line		251	14 244	14 495
Union Line		—	4 728	4 728
White Star Line		12 741	25 208	37 949
Fabre	Französische Linien	35	14 104	14 139
Comp. Gén. Transatlantique		6 124	22 883	29 007
Holland-Amerika-Linie		4 145	18 111	22 256
Navigazione Generale Italiana		80	8 838	8 918
Thingvalla		752	3 463	4 215
Portugiesische Gesellschaften		210	2 884	3 094
Sonstige		281	563	877.

Auf die beiden deutschen Linien entfallen allein 150 417 Personen oder 36,6 v. H. des Gesammtverkehrs.

Wie in Nr. 4 bei Besprechung des neuen Postdampfschiffsvertrags, den die Regierung der Capcolonie mit der Union Steamship Company und der Castle Mail Packets Company abgeschlossen hat, bereits erwähnt wurde, war von den Verwaltungen der beiden Gesellschaften eine Vereinigung ihrer Unternehmungen geplant. Diese Vereinigung ist nunmehr zur Thatsache geworden. Die neue Gesellschaft, die sich »The Union Castle Mail Steamship Company Limited« nennt, übernimmt den erwähnten Postcontract. Das Nominalkapital wird 2 000 000 Pfd. Sterl. betragen; der Aufsichtsrath wird durch die Aufsichtsräthe der beiden früheren Gesellschaften gebildet. Sir Francis Evans, Präsident der Union St. Sh. C., wird zur Leitung des gemeinsamen Unternehmens in die Firma Donald Currie & Co. (Castle M. P. C.) eintreten. Die neue Gesellschaft giebt neue 4proc. Obligationen aus, gegen welche die Obligationen der Union St. Sh. C. umgetauscht werden. Die Actien gelangen in Stücken zu 10 Pfd. Sterl. zur Ausgabe, die Union-Actien zu 20 Pfd. Sterl. erhalten den Nominalbetrag in neuen Actien und eine Zuzahlung von 6 Pfd. Sterl. 13 sh. 4 d in 4 procentigen Schuldverschreibungen Aufserdem ist den Besitzern gestattet, einen bestimmten Theil ihrer neuen Actien gegen die bestehenden 4½ proc. Vorzugs-Actien der Castle M. P. C umzutauschen. Für 1899 erhalten die

Stammactien der Union St. Sh. C. und der Castle M. P. C. je 6 v. H. Dividende. Actien und Obligationen der neuen Gesellschaft sind dividenden- bz. zinsberechtigt vom 1. Januar 1900 ab.

Fahrten des Oesterreichischen Lloyd nach Ostafrika. Vor zwei Jahren wurde seitens des Oesterreichischen Lloyd eine Versuchsfahrt nach Süd- und Ostafrika unternommen. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen veranlafsten die Gesellschaft, die Einrichtung einer directen Verbindung von Triest nach Ostafrika in Erwägung zu ziehen. In dieser Absicht wurde der Lloyd durch die Annahme bestärkt, dafs sich in Südafrika nach Beendigung des Krieges zwischen England und den Burenrepubliken ein stärkerer Bedarf an Baumaterialien, Lebensmitteln u. s. w. ergeben werde und dafs Oesterreich-Ungarn besonders in Rohstoffen, Mehl, Cement, Holz, in Eisenwaaren und anderen Industrieerzeugnissen auf lohnenden Export hoffen dürfe. Eine directe Verbindung nach Südafrika fehlt für Oesterreich gegenwärtig. Die Verschiffung von Gütern aus Oesterreich mittelst Umladung auf Schiffe fremder Linien ist wegen Ueberfüllung dieser Schiffe nicht ausführbar. Der Lloyd hat nun der Regierung den Vorschlag gemacht, eine regelmäfsige Dampferlinie für Beförderung von Reisenden und Gütern von Triest durch den Suezkanal nach Durban einzurichten, und für diese Linie eine Staatssubvention beantragt.

Das französische Budget für 1900 setzt für Postdampfer-Subventionen die gleichen Beträge aus, wie im vorhergehenden Jahre (vergl. Archiv 1899 S. 677), nämlich:

für die Verbindungen mit	Francs
Corsica (Compagnie Fraissinet)	355 000
Algerien, Tunis und Tripolis (Comp. Générale Transatlantique, Comp. Mixte und Comp. des Transports Maritimes)	1 850 000
den Ländern am östlichen Theile des Mittelmeers (Comp. des Messageries Maritimes)	1 351 666
England auf der Linie Calais—Dover (Französische Nordbahn)	250 000
New York } Comp. Générale Transatlantique	5 480 000
den Antillen und Mexiko } Comp. Générale Transatlantique	4 478 000
nebst Geschwindigkeitsprämien für letztere beide Linien mit	1 300 000
Indien, China und Japan } Comp. des Messageries Maritimes	6 083 688
Australien und Neu-Caledonien } Comp. des Messageries Maritimes	3 107 936
Ostafrika und den Inseln im Indischen Ocean } Comp. des Messageries Maritimes	1 924 640
Westafrika	500 850
zusammen	26 681 780.

Kleinbahnen. Kleinbahn Halle—Leipzig. Für die im Juli 1897 genehmigte elektrische Bahn Halle—Leipzig ist die zweijährige Frist zur Erbauung und Inbetriebnahme um zwei Jahre verlängert worden. Die Regierung in Merseburg hat dabei die Unternehmerin darauf hingewiesen, dafs die nach dem Kleinbahngesetze genehmigte Bahn, entsprechend §. 1 Abs. 2 des Gesetzes, dem örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks und der benachbarten Gemeindebezirke zu dienen habe, aber auf ihr nicht etwa ein Schnellbetrieb im Fernverkehre, beispielsweise zwischen Halle und Leipzig, eingerichtet werden dürfe. Die Genehmigungsurkunde vom 26. Juli 1897 hat dementsprechend folgenden Zusatz er-

halten: Der Schnellbetrieb zwischen nicht benachbarten Orten wird ausgeschlossen. Hierunter ist die Beförderung solcher Züge zu verstehen, welche auf keiner oder nur auf dem geringeren Theile der Zwischenstationen zum Zwecke der Aufnahme und des Absetzens von Fahrgästen anhalten.

Local- und Kleinbahnen in Oesterreich. Den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (Archiv v. 1898 S. 739) und theilweise auch den Nebenbahnen Preufsens entsprechen in Oesterreich die Localbahnen; die Strafsenbahnen werden amtlich als Kleinbahnen bezeichnet. Die Localbahnen zerfallen in: 1. Localbahnen, bei denen der Staat die Garantie für das Vorzugskapital übernommen hat, 2. Localbahnen, die mit einer baaren Staatsbeihülfe erbaut sind, 3. Localbahnen, deren Sicherstellung ohne Inanspruchnahme von Staatshülfe erfolgt ist. Im Jahre 1899 sind 279 km Localbahnen der 1. Klasse (119 km normal- und 160 km schmalspurige, unter letzteren die 125 km lange Strecke Triest—Parenzo) concessionirt worden. Für die 2. Klasse betragen die entsprechenden Zahlen 102 und 30 (Zillerthalbahn) km, für die 3. Klasse 119 und 10 km, zusammen 340 km normal- und 200 km schmalspurige Localbahnen. Aufserdem wurden 247 km normal- und 9 km schmalspurige Kleinbahnen concessionirt, darunter 197 km städtische Strafsenbahnen in Wien und 34 km städtische Strafsenbahnen in Prag.

Kabel. Ein amerikanisches Pacific-Kabel. Im Archiv (Nr. 22 v. J. 1898 und Nr. 12 v. J. 1899) ist wiederholt der Plan Grofsbritanniens und seiner Colonien besprochen worden, das Stille Meer durch ein Kabel zu kreuzen, das nur englisches Gebiet berühren soll; die Verhandlungen sind aber noch immer nicht zum Abschlusse gelangt. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika wird der Plan, ein Pacific-Kabel, und zwar ein unabhängiges, d. h. durchweg amerikanisches, zu legen, seit einigen Jahren erörtert und seit der Erwerbung des Hawaischen Inselarchipels und der Philippinen mit erhöhtem Interesse verfolgt. Im Jahre 1899 hat die amerikanische Regierung durch das Kriegsschiff Nero zahlreiche Lothungen, namentlich in dem bisher noch wenig erforschten Meerestheile westlich des Hawaii-Archipels vornehmen lassen, um für das Kabel einen geeigneten Weg ausfindig zu machen. Durch die Lothungen ist festgestellt worden, dafs ein wenig westlich der Midway-Insel ein unterseeisches Gebirge aus einer Tiefe von 2200 Faden bis auf 82 Faden unter dem Meeresspiegel aufsteigt, und dafs etwa 500 Seemeilen östlich von Guam eine Bodensenke von 4900 Faden Tiefe vorhanden ist. Beide Stellen können aber unschwer umgangen werden.

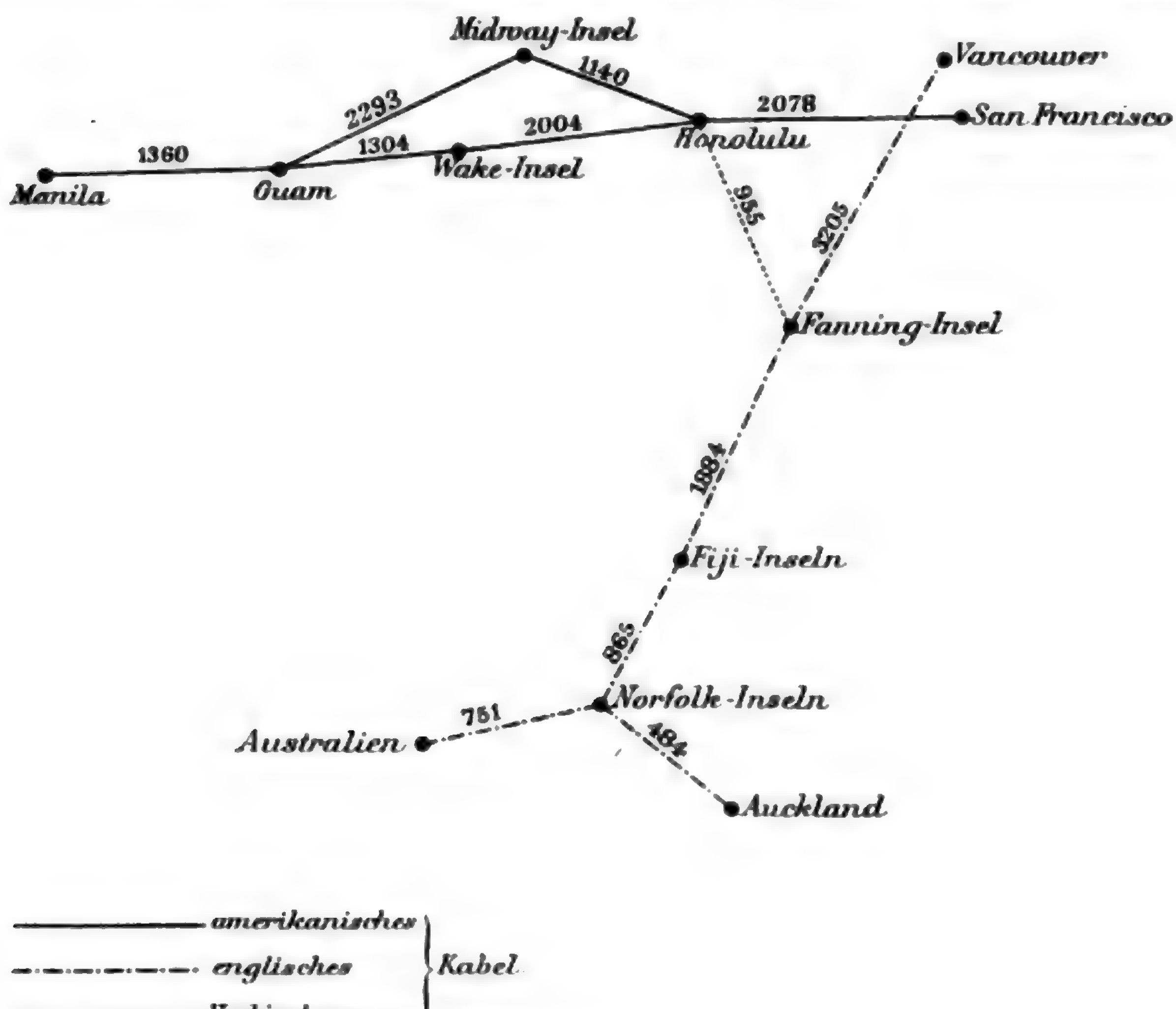
Aus den Untersuchungen der Meeresverhältnisse geht hervor, dafs das amerikanische Pacific-Kabel am zweckmäfsigsten von San-Francisco über Honolulu und Guam nach Manila gelegt wird. Die Entfernung zwischen Honolulu und Guam beträgt etwa 3300 Seemeilen. Da das Kabel sich allen Unebenheiten des Meeresbodens anschmiegen mufs, so sind erfahrungsgemäfs 10 v. H. zu der unmittelbaren Entfernung zuzuschlagen, um die erforderliche Kabellänge zu erhalten, d. h. das Kabel Honolulu — Guam würde rund 3600 Seemeilen lang werden. Wenn auch der Betrieb auf einem Kabel von so bedeutender Länge noch möglich ist, so kann doch nur mit geringer Geschwindigkeit gearbeitet werden und dadurch würde die Sprechgeschwindigkeit für das ganze Kabel eine erhebliche Einbufse erleiden. Es ist daher beab-

sichtigt, entweder auf der Wake- oder auf der Midway-Insel eine Zwischenstation zu errichten, obwohl beide Inseln unwirthliche, nur wenig über dem Meeresspiegel vorragende Atolle sind. Die Kabellängen für beide Wege sind nachstehend zusammengestellt:

San Francisco – Honolulu	2286	Seem.,
Honolulu – Midway-Insel	1254	-
Midway-Insel – Guam	2523	-
Guam – Dingala-Bai (Philippinen)	1496	-
zusammen	7559	Seem.

San Francisco – Honolulu	2286	Seem.,
Honolulu – Wake-Insel	2205	-
Wake-Insel – Guam	1435	-
Guam – Dingala-Bai	1496	-
zusammen	7422	Seem.

Der Unterschied in den Längen der beiden Wege ist also nur geringfügig. Vor dem englischen Kabel würde das amerikanische einen grofsen Vortheil haben. Aus Mangel an englischen Stützpunkten mufs nämlich das englische Kabel von Vancouver unmittelbar nach der Fanning-Insel geführt und daher auf dieser Strecke rund 3500 Seemeilen lang gewählt werden. Das hat zur Folge, dafs die Sprechgeschwindigkeit auf dem englischen Kabel eine



Die Zahlen bedeuten die Entfernungen in Seemeilen.

geringere sein wird. Die längsten Theilstrecken des amerikanischen Pacific-Kabels werden dagegen nur wenig länger als die atlantischen Kabel zwischen Irland und Neuschottland sein, deren Länge etwa 2000 Seemeilen beträgt. Die Kosten des amerikanischen Kabels sind zu 34 Millionen Mark, die jährlichen Ausgaben mit Einschlufs der Verzinsung und Tilgung zu 3 885 000 Mark geschätzt.

Damit das amerikanische und das englische Kabel sich in Störungsfällen gegenseitig ergänzen können, soll von Honolulu nach der Fanning-Insel eine Verbindung hergestellt werden. Die umstehende schematische Uebersicht, in welcher die Entfernungen — nicht die Kabellängen — in Seemeilen eingetragen sind, giebt ein Bild der amerikanischen und englischen Pläne. Diese erhalten dadurch eine besondere Bedeutung, dafs nach Durchstechung der Landenge von Panama oder nach Herstellung des Nicaragua-Kanals sich durch den Stillen Ocean voraussichtlich ein bedeutender Schiffsverkehr entwickeln wird, der dringend telegraphischer Verbindungen an den Anlaufshäfen bedarf.

Fernsprechverkehr zwischen Frankreich und Italien. Zwischen Frankreich und Italien ist am 16. Juli 1899 ein vor Kurzem in Kraft getretener Vertrag über den wechselseitigen Fernsprechverkehr abgeschlossen worden. Danach ist der Fernsprechverkehr zwischen beiden Ländern ausschliefslich Sache ihrer Staats-Telegraphenverwaltungen. Die ihm dienenden Leitungsdrähte müssen eine solche Leitfähigkeit haben und so gut isolirt sein, dafs der Fernsprechverkehr sich glatt abwickeln kann, auch in einer Weise angeordnet werden, die störende Inductionswirkungen möglichst verhütet. Jede der beiden Verwaltungen trägt für ihr Gebiet die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen Fernsprechlinien. Für die Berechnung der Gebühren auf der Grundlage des Dreiminutengesprächs sind drei Zonen gebildet: es kostet das einfache, gewöhnliche Gespräch in der ersten Zone 1 Frc. 50 Cts. mit der Ermäfsigung auf 75 Cts. für solche Orte, zwischen denen die zu benutzenden Fernsprechlinien nicht länger als 100 km sind; in der zweiten Zone 2 Frcs.; in der dritten Zone 3 Frcs. Die Verwaltungen können diese Gebühr im gemeinsamen Einverständnifs abändern und für die Nachtstunden ermäfsigen, auch für bestimmte Nachtstunden die Fernsprechverbindungen gegen eine Abonnementsgebühr vermiethen. Jede Verwaltung erhält denjenigen Theil der Gebühr, welcher der auf ihrem Gebiete durchlaufenen Linienstrecke entspricht.

Die ersten Wegweiser in Sachsen. In dem Aufsatz über den kurfürstl. sächsischen Geographen Mag. A. F. Zürner (Archiv v. 1892, S. 145 ff.) ist der Fürsorge gedacht, die Kurfürst August der Starke von Sachsen den Strafsen seines Landes zuwendete, und die sich u. A. in der Aufstellung von Wegweisern kundgab. Einige nähere Mittheilungen hierüber, wie wir sie der Leipzig. Ztg. entnehmen, mögen zur Ergänzung jener früheren Angaben dienen.

Bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts gab es in Sachsen noch keine Wegweiser. Ihre Stelle vertraten die Grenzsteine auf den Flurgrenzen, insbesondere die sogenannten »Gleits-Steine« und »Gleits-Säulen«, die ersichtlich machten, wie weit die Herrschaftsgebiete der Städte und der Rittergüter reichten. Erst August der Starke liefs 1695, zunächst zwischen Leipzig und Dresden und dann nach und nach im ganzen Lande, die ersten Wegweiser errichten: viereckige Säulen aus Eichenholz in den

damaligen Landesfarben, gelb und schwarz, gestrichen. Das Holz sollte aus den kurfürstlichen Wäldern frei entnommen werden, die übrigen Unkosten sollten die Gemeinden tragen, als Gegenleistung für die ihnen dadurch geschaffene Erleichterung »in Ansehung dieselben dadurch des öftern Wegweisens, der Miliz und Botenabschickung entnommen werden«. Schon damals zeigte sich, mit welchen Schwierigkeiten die Durchführung dieser nützlichen und doch so einfachen Einrichtung zu kämpfen hatte, da Widerspenstigkeit vieler Gemeinden und grofse Nachlässigkeit der Beamten zu überwinden waren. Sie wiederholten sich, als einige Jahre später verbesserte Holzsäulen und endlich 1722 steinerne Meilensäulen errichtet wurden. Von diesen hatten die grofsen Meilensäulen, die vor die Thore der Städte gesetzt wurden und noch jetzt in einer grofsen Anzahl erhalten sind, die Form von Obelisken, verziert mit den sächsisch-polnischen Wappen. Sie gaben die Namen aller Poststationen bis zur Grenze oder bis zu den Hauptstädten nebst den Entfernungen an; daneben hatte man noch Halbe- und Viertelmeilensäulen. Ihr Werth gegenüber den früheren lag nicht nur in ihrer Dauerhaftigkeit, sondern vor Allem in der genaueren Angabe der Entfernungen. Es war das Verdienst des damaligen kurfürstlichen Geographen, Land- und Grenz-Commissarius Adam Friedrich Zürner, eine genaue Ausmessung überhaupt erst ermöglicht und durchgeführt zu haben. Er erfand nach vieljährigen Versuchen den nach ihm benannten »geometrischen Wagen«, dessen Beschreibung unsere Leser in dem vorerwähnten Archivaufsatze (S. 150) finden. In nicht weniger als 11 Rescripten mufste der Kurfürst drei Jahre lang das Errichten der Säulen immer und immer wieder anbefehlen. In einem Rescripte vom 7. September 1724 rügt er die Saumseligkeit der Beamten; es gäbe »ganze Districte, wo dergleichen Säulen noch ermangeln; von manchen Beamten sei der Inhalt des Mandats (v. J. 1722) den Unterthanen nicht einmal publiciert, in einem Fall sogar die gesetzte Viertelmeilensäule mit Gewalt umgeworfen und ein Stück davon abgeschlagen, und nach Wiederaufsetzung nochmals das obere Stück freventlich abgeschmissen, allerhand Unflat angeschmieret, nicht weniger danach mit Kugeln und Schrot geschossen«, weshalb mit Strafe gedroht und Beschleunigung der Arbeiten befohlen wird. Diese Hindernisse lassen den Fortschritt um so gröfser erscheinen, den diese uns so einfach erscheinenden Einrichtungen bei der damaligen Cultur des Landes bedeuten, weshalb sie denn auch durch Prägen von Münzen gefeiert wurden. Die eine davon zeigt auf der einen Seite die altrömischen Meilensäulen zerbrochen am Boden liegend, auf der andern aber die neuen sächsischen und die Umschrift, die wie das Bild an das Alterthum anknüpft: *Augusti Romani splendor sepultus Augusti Saxonici majestate reviviscit.*

III. NACHRUF.

David Eduard Hughes †.

Am 22. Januar starb in London Professor David Eduard Hughes, der Erfinder des nach ihm benannten Typendrucktelegraphen und des Mikrophons. Am 16. Mai 1831 in London geboren, wanderte er mit seinen Eltern im Jahre 1838 nach Amerika aus. Nach erfolgreichem Studium der

Musik und der Naturwissenschaften war Hughes von 1850 bis 1853 als Lehrer am Bardstown College (Kentucky) thätig. Seine physikalischen Studien führten ihn auf das Gebiet der Telegraphie und zeitigten in ihm den genialen Gedanken, mittelst synchron laufender Apparate die Zeichen am fernen Orte gleich in Druckschrift hervorzubringen. 1853 zog Hughes nach Bowlingreen in der Grafschaft Warren (Kentucky) und 1854 nach Louisville, um dort den Bau seiner ersten Apparate zu überwachen. Nachdem er 1855 seine Erfindung in Amerika hatte patentiren lassen, kehrte Hughes 1857 nach Europa zurück, um hier seinen Apparat einzuführen. In seinem Heimathlande England hatte er zunächst — bei der Electric Telegraph Company — keinen Erfolg; dagegen stellte man sich in Frankreich, wohin er sich 1860 wandte, der Verwendung seiner Apparate wohlwollend gegenüber, und nach einem praktischen Versuche von einjähriger Dauer wurden sie von den dortigen Behörden endgültig angenommen. 1862 kamen sie in Italien zur Einführung, ein Jahr später wurden sie auch in England bei der »United Kingdom Telegraph Company« zugelassen. In Rufsland fand der Hughesapparat 1865 Eingang. Die preufsische Telegraphenverwaltung leitete durch ein unterm 2. Juni 1866 mit dem Erfinder abgeschlossenes, durch Allerhöchste Ordre vom 9. Juni genehmigtes Uebereinkommen die Einführung des Apparats ein, die dann, nach Beschaffung der vorerst erforderlichen vier Apparate von den Mechanikern Digney frères in Paris, im Frühjahr 1867 erfolgte. In rascher Folge führten dann auch die anderen europäischen Länder den Hughesapparat ein: 1867 Oesterreich, 1868 Holland, 1869 Bayern, Württemberg und die Schweiz, 1870 Belgien. Auf der zweiten allgemeinen Telegraphen-Conferenz, die 1868 zu Wien stattfand, wurde der Hughesapparat neben dem Morseapparate für die Correspondenz auf den wichtigeren internationalen Linien zugelassen. Gegenwärtig sind gegen 4000 Hughesapparate in Betrieb, davon etwa 600 im Deutschen Reichs-Telegraphengebiete.

Als Ergebnifs der weiteren unermüdlichen Arbeiten Hughes ist in erster Linie das Mikrophon zu nennen, das zusammen mit dem Fernhörer die Grundlage unseres heutigen Fernsprechwesens bildet. Im Zusammenhange mit dem Mikrophone stellte Hughes in der letzten Hälfte der siebziger und in den achtziger Jahren eine Anzahl von Untersuchungen an, als deren praktisches Ergebnifs u. A. die Inductionswaage zu nennen ist. Dafs er schon damals die Frittereigenschaft der Kohle entdeckt hatte und Versuche anstellte, mit Hülfe elektrischer Wellen zu telegraphiren, ist erst neuerdings bekannt geworden. In den letzten 20 Jahren beschäftigte Hughes sich hauptsächlich mit magnetischen Untersuchungen, deren Ergebnisse er in mehreren Vorträgen vor den ersten physikalischen Körperschaften Englands mitgetheilt hat.

Der Verstorbene war ein Mann von bescheidenem, schlichtem Wesen. Seine hervorragenden Verdienste um die Entwickelung des elektrischen Nachrichtenwesens haben indefs den Namen Hughes auf dem ganzen Erdenrund bekannt gemacht. Wo und wann immer der Geschichte der Telegraphie Erwähnung geschieht, wird dieser Name ehrenvoll genannt werden.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 7. BERLIN, APRIL. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

29. Die Telegraphenkabel in Kriegszeiten.

(Hierzu eine Karte.)

In der »Revue des deux Mondes« veröffentlicht J. Depelley einen Artikel über die Telegraphenkabel in Kriegszeiten, der, obschon vom französischen Standpunkt aus geschrieben, doch ein allgemeines Interesse beanspruchen darf. Wir geben ihn daher im Auszuge wieder.

Die ersten Worte, die zwischen Europa und Amerika durch das transatlantische Kabel vom Jahre 1858 ausgetauscht wurden, waren Worte des Friedens. In seinem Glückwunschtelegramm an die Königin Victoria sprach der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika den Wunsch aus, »alle gesitteten Völker möchten aus freiem Antrieb und gemeinschaftlich erklären, dafs der elektrische Telegraph jederzeit als neutral angesehen werden solle, damit die ihm anvertrauten Botschaften, selbst bei Feindseligkeiten, geheiligt seien«. Diesem Wunsche ist die Erfüllung aber bis heute versagt geblieben: 40 Jahre nach Legung des ersten Kabels durch den Atlantischen Ocean hat eine allgemeine Anerkennung der Neutralität der Kabel noch nicht stattgefunden, denn sie sind ein Kriegsmittel ersten Ranges für diejenige Macht, welche sich ihre Dienste zu sichern vermag.

Sobald die Möglichkeit bewiesen war, mit Hülfe von Unterseekabeln auf grofse Entfernungen zu telegraphiren, erkannte England, welche kaufmännische und politische Ueberlegenheit ihm die Schaffung eines grofsen, unter seiner Herrschaft stehenden Kabelnetzes geben müfste. Ohne sich durch die anfänglichen schweren Mifserfolge abschrecken zu lassen, mit einer bewundernswerthen Ausdauer, schuf und erweiterte England planmäfsig, ohne Aufsehen, aber auch ohne in dieser Arbeit je stillzustehen, ein Netz von Unterseekabeln, welches die ganze Welt überspannt

und dessen Mittelpunkt London ist. Daher mufs der gröfste Theil aller wichtigeren kaufmännischen und politischen Nachrichten über London gehen, und England hat dadurch ein um so werthvolleres Mittel für seinen Nachrichtendienst, als die anderen Staaten nur über verhältnifsmäfsig wenige Kabel verfügen. Die beigeheftete Karte des Welt-Telegraphennetzes, in welcher die Besitzverhältnisse der Seekabel durch Farben gekennzeichnet sind, läfst ohne Weiteres die grofse Ueberlegenheit Englands erkennen: sowohl im nördlichen als im südlichen Theile des Atlantischen Oceans, längs der Küsten von Amerika und Afrika, im Mittelländischen, im Rothen Meere, im Indischen Ocean und weiter an den Küsten Ostasiens sowie nach Australien zu sind die Seekabel in erster Linie in englischen Händen.

Die Wichtigkeit dieser Thatsache sowie die daraus für alle nicht englischen Staaten erwachsende Gefahr werden noch besonders durch die Bedingungen beleuchtet, welche die englische Regierung ihren Telegraphen-Gesellschaften bei Ertheilung der Concession auferlegt. Die Regierung verlangt hauptsächlich Folgendes:

1. Die Kabel dürfen auf keiner Station von nichtenglischen Beamten bedient und in keine Telegraphenanstalt einer fremden Regierung eingeführt oder der Controle einer solchen unterworfen werden;
2. die Regierung kann über die Zahlung der Beihülfe hinaus zu keiner Leistung für die Kabel herangezogen werden;
3. die Beihülfe wird auf 20 Jahre gewährt und ist nach Ablauf von je 12 Monaten zahlbar, wenn das Kabel während dieses Zeitraums in gutem Zustand erhalten und in befriedigender Weise betrieben worden, auch die Verbindung nicht unterbrochen gewesen ist;
4. die Telegramme der Regierungen sowohl im Mutterlande wie in den Colonien haben auf Verlangen den Vorrang vor allen übrigen Telegrammen und müssen für die Hälfte der gewöhnlichen Gebühren befördert werden, deren Höhe eine bestimmte Summe nicht übersteigen darf;
5. im Falle eines Krieges ist die Regierung berechtigt, alle Stationen auf englischem oder dem englischen Schutze unterstehenden Gebiete selbst zu besetzen und die Kabel durch ihre eigenen Angestellten bedienen zu lassen.

Schon in gewöhnlichen Zeitläuften gehen also die Staatstelegramme der englischen Regierung allen anderen Telegrammen vor. In Kriegszeiten ist die Lage für die nicht englischen Staaten eine noch bedrücktere, wie jetzt der Krieg in Südafrika darthut. Der englische Censor in Aden weist chiffrirte Telegramme nicht blos für und aus Lourenço-Marques, Durban und Kapstadt zurück, sondern z. B. auch solche für und aus Madagaskar und Deutsch-Ostafrika. Und dabei handelt es sich nur um einen verhältnifsmäfsig unbedeutenden Krieg. Beim Ausbruche von Feindseligkeiten zwischen zwei Grofsmächten, z. B. zwischen England und Frankreich, würde die Unterbindung des nichtenglischen Telegrammverkehrs noch viel gröfsere Ausdehnung annehmen. Ein lehrreiches Beispiel hierfür bietet der spanisch-amerikanische Krieg. Aus Mangel an genügender Voraussicht blieb Spanien bis zum Augenblicke der Kriegserklärung ohne unabhängige und sichere telegraphische Verbindung zwischen Madrid und Havana. Es führte schon seit mehreren Jahren gegen die Aufständischen auf Cuba einen erbitterten Kampf und war gezwungen, seine gesammte telegraphische Correspondenz mit Cuba über amerikanische Telegraphenlinien zu leiten.*) Diese Un-

*) Anmerkung: Spanien hätte auf dem Wege Brest-New-York-Cap Haitien-Santiago französische und von da bis Batabano englische Kabel benutzen können.

klugheit überrascht uns heute und erscheint unbegreiflich, aber man sollte nicht vergessen, dafs andere Länder, und unter diesen auch Frankreich, bezüglich ihrer Colonien sich heute noch genau in der gleichen Lage befinden, wie damals Spanien.

Erst als die Feindseligkeiten mit den Vereinigten Staaten schon begonnen hatten und kurz vor der Unterbrechung der Verbindungen zwischen der Nord- und Südhälfte von Cuba versuchte Spanien, von Süden aus, sich andere Verbindungen mit der Insel zu verschaffen, aber es war schon zu spät. Die von Süden kommenden Kabel landen bei Santiago de Cuba, also 500 km entfernt von Havana, und sind mit dieser Stadt durch Landlinien verbunden, die sich in den Händen der Aufständischen befanden, und durch Küstenkabel, welche der Gefahr des Durchschnittenwerdens stark ausgesetzt sind. Havana, der Hauptschauplatz des Krieges, konnte daher plötzlich von Santiago und dadurch vom Mutterland abgeschnitten werden.

Im Gegensatze hierzu entwickelten die Amerikaner bezüglich der Telegraphen-Verbindungen sogleich eine energische Thätigkeit. Noch am Tage der Kriegserklärung wurde für alle dem amerikanischen Einflufs unterworfenen telegraphischen Verbindungen mit Cuba eine strenge Censur eingeführt. Ferner ergriff die Regierung für die Dauer des Krieges Besitz von den Kabeln, die von Florida aus nach Havana gehen, und besetzte die Stationen militärisch. Das geschah auch mit den übrigen amerikanischen Telegraphenanstalten, in denen selbst nur mittelbar mit Cuba in Verbindung stehende Leitungen einmündeten. Die Telegramme der spanischen Regierung, ferner alle Telegramme in verabredeter Sprache oder in Chiffern nach Westindien, endlich alle den Vereinigten Staaten feindseligen Telegramme wurden unterdrückt.

Von den Kabeln zwischen Florida und Havana nahm ein amerikanisches Schiff des Blockadegeschwaders auf der Höhe von Havana eins an Bord und stellte dadurch eine telegraphische Verbindung mit der Regierung in Washington her. Um Cuba völlig von dem telegraphischen Verkehr abzuschneiden, erhielten drei Schiffe den Auftrag, die in Santiago landenden Kabel, nämlich die beiden englischen von Jamaika einmündenden und das französische von Haiti kommende Kabel, zu unterbrechen. Die Bemühungen zur Auffindung der Kabel waren mehrere Wochen hindurch vergeblich, weil die cubanischen Küsten sehr steil in das Meer abfallen, und daher in ihrer nächsten Nähe bedeutende Wassertiefen vorhanden sind. Ein von dem »Saint-Louis« schliefslich fast unter den Geschützen der spanischen Forts von Santiago gehobenes und durchschnittenes Kabel erwies sich später als ein unbrauchbares, wohl bei einer Kabelinstandsetzung weggeworfenes Kabelstück. Dagegen gelang es den Amerikanern durch einen kühnen Handstreich, die beiden Kabel, welche Cienfuegos mit dem Norden und dem Süden der Insel verbinden, dicht an der Küste und mitten im feindlichen Feuer aufzunehmen und unbrauchbar zu machen. Hierdurch wurde Marschall Blanco von jeder Verbindung mit dem im Hafen von Santiago eingeschlossenen Admiral Cervera abgeschnitten. Später glückte es auch, das französische Kabel Santiago–Haiti zu unterbrechen.

Die Versuche, die englischen Kabel nach Jamaika aufzufischen, schlugen indefs sämmtlich fehl, so dafs diese Kabel während des ganzen Krieges im Betriebe blieben. Freilich hatte Spanien hiervon nur geringen Nutzen.

Aus den geschilderten Erfolgen und Mifserfolgen der Amerikaner geht hervor, dafs entgegen der bisher verbreiteten Ansicht die Auffindung und Durchschneidung von Tiefseekabeln eine ziemlich schwierige Arbeit ist. Selbst besonders für diesen Zweck ausgerüstete Kabelschiffe werden in Kriegszeiten im offenen Meere mit

Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die gefährdeten und am leichtesten zerstörbaren Stellen sind nur die Kabellandungspunkte. Hieraus ergiebt sich weiter, dafs, während man jetzt diese Punkte besonders kenntlich zu machen pflegt, das Bestreben dahin gehen müfste, sie möglichst zu verheimlichen und zu verbergen sowie ihre Vertheidigung zu sichern.

Das englische Kabelnetz, das jetzt mehr als 250 000 km Kabel enthält, ist insofern Angriffen ausgesetzt, als die Landungsstellen sich nicht durchweg auf englischem Gebiete befinden. In Erkenntnifs dieser Schwäche hält die grofsbritannische Regierung jetzt bei allen neuen Kabelplänen als obersten Grundsatz fest, dafs die Landungsstellen nur auf britischem Grund und Boden gewählt werden dürfen. Dem entspricht auch die Linie für das im Stillen Meere geplante Kabel von Vancouver über die Fanning-Insel u. s. w. nach Australien.

Nach dem gleichen Grundsatze soll mit einem Kostenaufwande von etwa 100 Millionen Mark eine zweite Verbindung mit Australien auf dem Wege London–St. Vincent–Ascension–St. Helena–Capstadt–Mauritius geschaffen werden; die Theilstrecke Ascension–Capstadt ist bereits seit Kurzem im Betriebe. Sehr richtig bemerkt hierzu ein Londoner Blatt: »Die Summe von 100 Millionen Mark würde zum Baue von fünf Panzerschiffen ausreichen, aber man mufs bedenken, dafs die neue telegraphische Verbindung den Werth und den Nutzen jedes vorhandenen Kriegsschiffs erheblich steigert.«

Auch die Vereinigten Staaten von Amerika, die soeben erst in die Colonialpolitik eingetreten sind, befassen sich ernstlich mit Plänen, ihre neuen Erwerbungen im Stillen Meere durch ein Kabel von San Francisco über Honolulu und Guam nach Manila mit dem Mutterland in Verbindung zu setzen. Ein deutsches Kabel von Emden über die Azoren nach Nordamerika wird noch in diesem Jahre gelegt werden. Kurz, in allen Staaten mit wesentlichen See-Interessen bricht sich mehr und mehr die Ueberzeugung von der grofsen Wichtigkeit unterseeischer Kabelverbindungen Bahn.

Frankreich, welches rund 31 000 km Kabel besitzt und dessen Netz der Gröfse und Wichtigkeit nach an dritter Stelle steht, hat namentlich in den allerletzten Jahren Bemerkenswerthes in der Erweiterung seines Kabelnetzes geleistet; den bedeutendsten Zuwachs erhielt es durch das Kabel Brest–Cap Code–New-York im Jahre 1897. Aber noch bleibt für Frankreich viel zu thun, denn Telegramme nach Afrika können nur bis Algier (Oran) oder Biserta (Bona), solche für den Osten (Indien, China) nur bis Marseille oder Bona auf französischen Linien befördert werden. Im Falle eines Krieges mit England würden also die Verbindungen zwischen Frankreich einerseits und fast allen seinen Colonien sowie seinen in den afrikanischen oder asiatischen Gewässern befindlichen Kriegsschiffen andererseits völlig unterbrochen sein. Trotz der 20 Jahre hindurch fortgesetzten Bemühungen sind indefs die Pläne, welche auf eine Besserung dieser Verhältnisse abzielen, fast sämmtlich gescheitert. Die kurzen französischen Kabel, die z. B. zwischen Majunga und Mozambique, zwischen Neu-Caledonien und Australien, zwischen Saigon und Haiphong gelegt worden sind, haben insofern wenig Werth, als ihnen die unabhängige Verbindung mit Frankreich fehlt. Einige dieser Kabel werden sogar von englischen Gesellschaften betrieben, die dafür eine Beihülfe von der Regierung empfangen. Der spanisch-amerikanische Krieg und der Krieg Englands gegen die Burenfreistaaten scheinen die öffentliche Meinung und die Regierung in Frankreich jetzt aber zu der Einsicht geführt zu haben, dafs Frankreichs Lebensinteressen unmittelbare und unabhängige Kabelverbindungen mit seinen Colonien sowohl in Afrika als in Asien und Australien erheischen. Die Kosten brauchten nicht von Staatswegen aufgewendet zu werden, son-

dern die Herstellung der Kabelverbindungen würde zweckmäfsig wie in England dem Privatkapital zu überlassen sein. Da aber in den ersten Jahren die Kabel keine erheblichen Einnahmen haben, sondern hauptsächlich politische Machtmittel darstellen werden, so müfste die Regierung eine angemessene Verzinsung der Kapitalien durch Gewährung von Beihülfen sicherstellen, wie solche mit sehr bedeutenden Beträgen z. B. auch für Postdampfschiffverbindungen gezahlt werden. Durch das allmähliche Anwachsen des telegraphischen Verkehrs werden die Kabel dann nach einer Reihe von Jahren in die Lage kommen, auch ohne staatliche Beihülfe, die zur Deckung der laufenden Ausgaben und zur Verzinsung u. s. w. nöthigen Mittel einzubringen. 40 Jahre nach Legung des ersten transatlantischen Kabels beträgt die Zahl der zwischen Europa und Nordamerika jährlich gewechselten Wörter schon 30 Millionen und noch immer nimmt dieser Verkehr zu. Es ist daher auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus wichtig, dafs Frankreich sich bei Zeiten durch Schaffung eines eigenen, ausgedehnten Kabelnetzes den gebührenden Antheil an dieser Art des Weltverkehrs und an den aus ihm entspringenden Einnahmen sichert. Die geographische Lage von Frankreich am Ende des europäischen Festlandes, gegenüber von Amerika, mit ausgedehnten Küsten sowohl am Atlantischen Ocean wie am Mittelländischen Meere, ist diesem Zwecke günstig. Vielleicht könnte auch bezüglich gewisser Kabellinien ein Zusammengehen mit anderen Staaten Vortheil bringen, die von dem gleichen Bestreben wie Frankreich beseelt sind, sich unabhängig zu machen. Die von mehreren Staaten gemeinsam gelegten Kabel würden dann thatsächlich internationalen Charakter tragen und dadurch einen wirksamen Schutz gegen gewaltsame Unterbrechungen in Kriegszeiten geniefsen. Es wäre dies ein Schritt vorwärts auf dem Wege, die völlige Neutralisation aller Unterseekabel zu erreichen.

Mittlerweile ist der französischen Deputirtenkammer ein Gesetzentwurf zugegangen, durch den die französische Regierung für die Legung eigener Kabel 17 Millionen Franken fordert. In Aussicht genommen sind folgende Kabel:

1. Von Oran über Tanger nach Teneriffa zum Anschlufs an das französische Kabel Teneriffa-St. Louis;
2. von Hué nach einem noch zu bestimmenden Punkte nördlich von Hué zum Anschlufs an die Kabel der Nordischen Telegraphen-Gesellschaft;
3. von Tamatave (Madagaskar) nach der Insel La Réunion;
4. zwischen den französischen Besitzungen am Golf von Benin und Französisch-Congo.

Aufserdem sollen mit einem Aufwande von 1 000 000 Frcs. die Landlinien der französischen Colonien des westlichen Afrika weiter ausgebaut und verbessert werden.

Durch die genannten Kabel werden alle Besitzungen Frankreichs in Westafrika unmittelbaren Anschlufs an das Mutterland erhalten. Ferner wird nach Indochina ein zweiter, von den englischen Kabeln unabhängiger Weg über die russisch-sibirischen Landlinien und über die Kabel der Nordischen Telegraphen-Gesellschaft geschaffen.

Die für jetzt geplanten Kabelverbindungen sind, wie die dem Gesetzentwurfe beigegebene Begründung hervorhebt, nur dazu bestimmt, dem ersten dringendsten Bedürfnisse zu genügen. Für später ist eine wesentliche Erweiterung des französischen Kabelnetzes geplant, um möglichst alle französischen Colonien, insbesondere Madagaskar, unmittelbar mit Frankreich zu verbinden.

30. Der Nicaragua-Kanal.

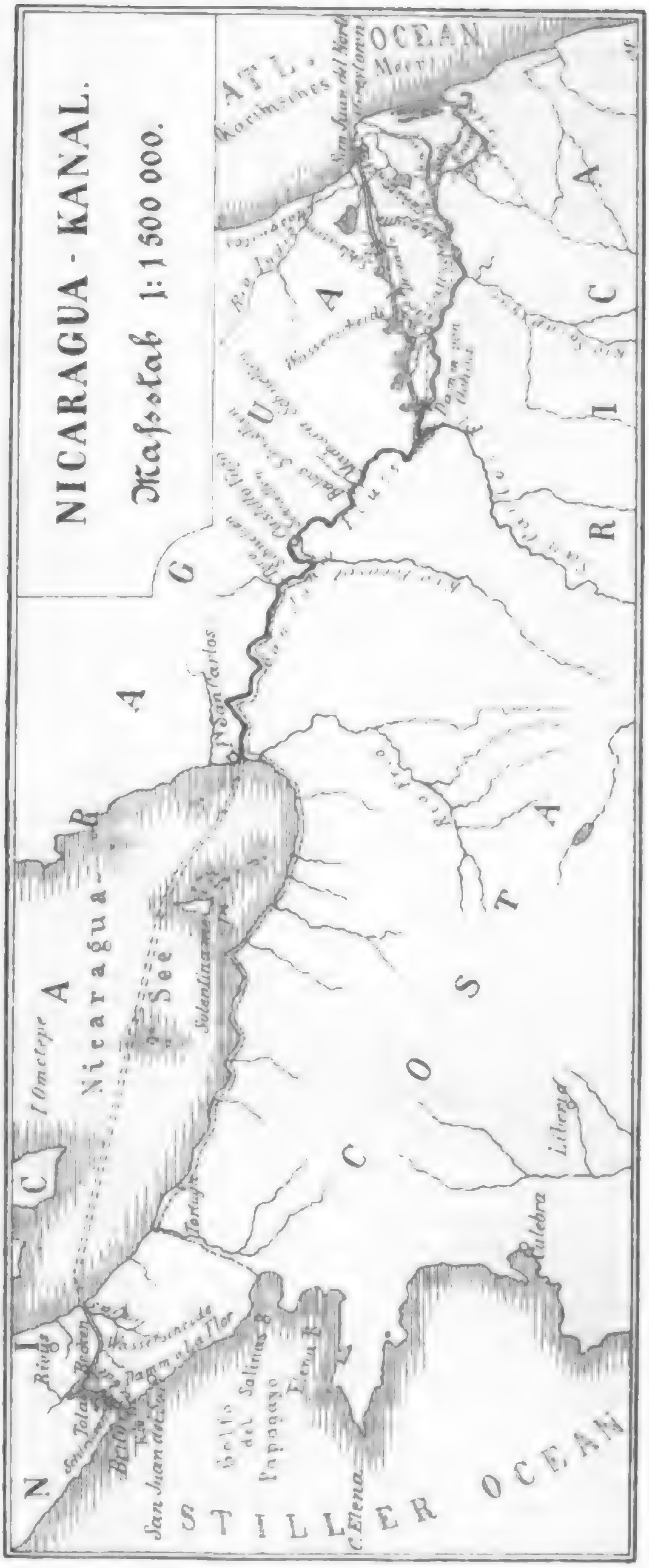
Die Verbindung des Atlantischen Oceans mit dem Stillen Ocean durch einen Seeschiffahrtskanal über die Landenge von Mittelamerika ist dem neunzehnten Jahrhunderte trotz aller Opfer an Geld und Arbeit nicht gelungen. Dies ist um so befremdlicher, als eine solche Wasserstrafse, die wiederholt als ausführbar anerkannt worden ist, die grofsen Handelswege zwischen den atlantischen und pacifischen Küsten aufserordentlich abkürzen und für den Seeverkehr aller Welttheile von gröfstem Nutzen sein würde. Zwar ist besonders Amerika an dem Zustandekommen des Kanals interessirt; aber auch Europas Welthandel ist in hervorragendem Mafse dabei betheiligt, nicht blos wegen des Verkehrs mit den westlichen Häfen Amerikas und den Inseln des Stillen Oceans, sondern auch wegen des Handels mit Ostasien und Australien, der jetzt seinen Weg durch den Suezkanal oder um das Cap der guten Hoffnung nehmen mufs. Der Weg durch den Suezkanal und das glühend heifse Rothe Meer ist unzweifelhaft weniger angenehm, als der durch den freien Ocean mit seinen günstigen Wind- und Strömungsverhältnissen. Die Segelschiffe ziehen deshalb der Suezstrafse fast allgemein den bedeutend längeren Weg um das Cap vor. Beim Vorhandensein eines mittelamerikanischen Kanals würde sich sofort ein Theil der nach Ostasien und Australien fahrenden Dampfer und wahrscheinlich die gesammte Seglerflotte der westlichen Strafse zuwenden. Die Segelschiffe hätten dabei aufser den besonders günstigen Wind- und Wasserverhältnissen eine bedeutende Entfernungsersparnifs für sich, die z. B. von Liverpool nach Melbourne 630 km, von Liverpool nach Neu-Seeland 1690 km, von Liverpool nach Yokohama 6320 km beträgt. Den gröfsten Vortheil aber hätte, wie gesagt, Amerika, dessen fast von Pol zu Pol reichenden Ost- und Westküsten mit einem Schlage in nahe Berührung gebracht würden. Die Umschiffung der Südspitze Amerikas würde für nordamerikanische und auch für europäische Schiffe nur noch lohnend sein, wenn es sich um das Anlaufen von Häfen südlich von Valparaiso handelte. Die landwirthschaftlichen Westländer der Vereinigten Staaten von Amerika würden durch den Kanal noch mehr erschlossen werden und in dem industriereichen Osten ein lohnenderes Absatzgebiet für ihre Wald- und Bodenerzeugnisse finden. Die tropischen Gebiete der Weststaaten von Süd- und Mittelamerika, Columbien, Ecuador, Bolivien, Peru und Chile, würden mit ihren reichen Erzeugnissen an Zucker, Cochenille, Indigo, Gummi, Cacao, Nutzhölzern, Guano, Nitraten u. A. in erhöhtem Mafse auf dem Weltmarkt erscheinen.

Von den drei über die mittelamerikanische Landbrücke führenden Uebergängen, die für einen Kanalbau in Betracht kommen können, scheidet der Isthmus von Tehuantepec wegen seiner Breite und der Höhe des Gebirges aus, obgleich er in klimatischer Beziehung und wegen der Nähe der Mississippi-Mündung besonders begünstigt ist. Selbst die von dem Capitän Eads im Jahre 1881 vorgeschlagene Schiffseisenbahn von 216 km Länge über den Isthmus erwies sich als unausführbar.

Die zweite Uebergangsstelle, die Landenge von Panama, ist der schmalste Theil von ganz Mittelamerika; doch ist das ungesunde Klima dem Kanalbaue hinderlich. Der Lesseps'sche Plan eines 73 km langen Kanals ohne Schleusen von Colon am Atlantischen Ocean nach Panama am Stillen Ocean wurde 1887, nachdem ein Fünftel der Erdarbeiten mit grofsen Kosten bewältigt war, zu Gunsten eines Schleusenkanals aufgegeben. Die neue Panamagesellschaft, welche die Arbeiten und die Ma-

schinen der im Jahre 1889 nach Verausgabung von 1300 Millionen Franken zusammengebrochenen alten Gesellschaft für 90 Millionen Franken übernommen hat, leidet wegen Mangels an Vertrauen unter Geldnoth. Gegenwärtig sollen etwa $^2/_5$ des ganzen Werkes fertig sein.

Die dritte Linie endlich, der Weg durch den Nicaragua-See, ist dem Anscheine nach besonders vortheilhaft und hat auch seit Jahrhunderten, namentlich in Amerika, die Techniker, Politiker und Kaufleute beschäftigt. Nicaragua ist bedeutend gesunder als Panama, wenn es sich auch nicht gerade zur dauernden Ansiedelung der weifsen Rasse eignet. Unter den 313 000 Einwohnern des Landes befinden sich nur 1000 Weifse. Der schiffbare San Juan und der grofse See, den nur eine 20 km breite, wenig hohe Landenge vom grofsen Weltmeere trennt, laden förmlich zur Herstellung eines interoceanischen Schiffswegs ein. Wir haben uns wiederholt mit den Nicaragua-Kanalplänen beschäftigt (zuletzt in den Jahrgängen 1892, S. 731, 1893, S. 673, 1895, S. 725, 1896, S. 212 und 468). In den nachfolgenden Zeilen wollen wir im Zusammenhange zeigen, welche Anstrengungen im Laufe der Zeit zur Erreichung des Zieles



gemacht worden sind und wie die Verhältnisse gegenwärtig liegen. Zum besseren Verständnisse haben wir eine Kartenskizze (S. 331) beigefügt.

Der 8800 qkm grofse Nicaragua-See befindet sich in einem Thalkessel der Cordilleren. Sein Abflufs ist der ansehnliche San Juan, der bei San Juan del Norte (Greytown) in das einen Theil des Atlantischen Oceans bildende Karibische Meer mündet. Das Flufsdelta ist sumpfig, der Mündungshafen stark versandet. Der Strom besitzt einige Stromschnellen, die der Schiffahrt in der trockenen Jahreszeit hinderlich sind.

Die Herstellung einer Wasserstrafse von Meer zu Meer unter Benutzung des Nicaragua-Sees beschäftigte schon wenige Jahrzehnte nach der Entdeckung der Neuen Welt die Spanier, wie die Pläne von 1528 und 1550 beweisen. Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts tauchte der Gedanke von neuem auf; 1779 wurden auf Befehl Karls III. von Spanien in Nicaragua Vermessungen vorgenommen; doch blieben die Arbeiten wegen der kriegerischen Verwickelungen jener Zeit liegen. Ein warmer Anwalt des Nicaragua-Kanals war Alexander von Humboldt, der während seines zehnjährigen Aufenthalts in Mittelamerika (1798 bis 1808) zahlreiche genauere Vermessungen und geologische Untersuchungen anstellte und so die erste wissenschaftliche Grundlage zur weiteren Verfolgung des Planes schuf. Die spanischen Cortes beschlossen 1814 den Bau des Kanals, doch blieb es bei den Beschlüssen.

Nach der Lostrennung der mittelamerikanischen Länder von der spanischen Herrschaft und dem Zusammenschliefsen der Staaten zu einer »Föderal-Republik der Vereinigten Staaten von Mittelamerika« fingen die Engländer an, sich für den Kanal zu interessiren; sie fanden einen Mitbewerber in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die nach der Monroe-Doctrin das Einmischen europäischer Mächte fernzuhalten trachteten. 1826 wurde der Bau des Kanals seitens des Föderal-Congresses der mittelamerikanischen Staaten einer amerikanischen Gesellschaft, die sich zu gleicher Zeit mit einer englischen darum beworben hatte, übertragen. Die Ausführung scheiterte jedoch an Kapitalmangel. Der Versuch der Mittelamerikaner, den Kanal allein zu bauen (1837), der Antrag des Bürgermeisters von New-York, alle Grofsmächte der Welt für das Unternehmen zu gewinnen (1838) und der Versuch des inzwischen selbständig gewordenen Staates von Nicaragua, die französische Regierung unter Ludwig Philipp für den Kanalbau zu interessiren (1844), waren gleich erfolglos.

Untersuchungen an Ort und Stelle wurden 1830 auf Anordnung Wilhelms I., Königs der Niederlande, und 1837 von den Engländern Barnett und Belcher vorgenommen, worauf Baily 1838 einen Bauplan ausarbeitete, dem später noch viele andere (z. B. 1848 von Squier, 1858 von Belly) folgten.

England war es in den vierziger Jahren gelungen, mit Hülfe der unter seinem Schutze stehenden Mosquito-Indianer an der Ostküste Nicaraguas festen Fufs zu fassen und die Mündung des San Juan-Flusses, also den Schlüssel zu dem ganzen Unternehmen, in die Hände des vorgeschobenen Mosquito-Königs zu bringen. Die Hafenstadt San Juan del Norte nannten sie von da an Greytown (1847). Als nun die »American Atlantic and Pacific Ship Canal Company« 1849 von Nicaragua einen Freibrief für den Kanalbau erwarb, erhob England Einspruch, weil es Nicaragua nicht das Recht zuerkannte, über den ganzen Kanalweg zu verfügen. Da es dem damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Taylor, darauf ankam, den Kanal überhaupt, wenn auch mit fremder Hülfe, gebaut zu sehen, so gab er den englischen Vorstellungen nach und schlofs unterm 19. April 1850 mit England den sogenannten Clayton-Bulwer-Ver-

trag ab, der bis in die neueste Zeit eine Rolle in der Kanalfrage gespielt hat.

Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrags gingen dahin, dafs weder England noch die Vereinigten Staaten die ausschliefsliche Controle über den Kanal ausüben sollten; dafs sie an diesem keine Befestigungen anlegen und keinen Theil Mittelamerikas in Besitz nehmen, beherrschen oder colonisiren dürften; dafs sie über die Neutralität und die Sicherheit des Kanals wachen und auch andere Nationen zu gleichem Vorgehen auffordern wollten; dafs sie jedes interoceanische Verkehrsmittel in Centralamerika schützen und fördern wollten. Auf die für die Vereinigten Staaten lästigsten Bestimmungen, namentlich auf die Mitwirkung bei der Controle über den zukünftigen Kanal, hat England erst Anfang Februar 1900 verzichtet.

Der Vertrag gab bald zu Streitigkeiten Veranlassung, da er in England, das sein Protectorat über das Mosquito-Königreich nicht aufgeben mochte, anders ausgelegt wurde als in Amerika. Da auch noch Costa Rica, dessen Grenze gegen Nicaragua streckenweise mit dem San Juan-Flusse zusammenfällt, Schwierigkeiten machte, so konnten die von der genannten amerikanischen Gesellschaft in Angriff genommenen Vorarbeiten aus Mangel an Vertrauen von Seiten der Geldgeber zu keinem praktischen Ergebnisse führen. Zwar lieferten die von dem Ingenieur Colonel Childs durchgeführten Vermessungen ein ziemlich günstiges Ergebnifs; aber man erkannte auch, dafs der Bau mehr Zeit und Geld beanspruchen würde, als man früher geglaubt hatte.

Der von Childs 1852 entworfene Bauplan sah einen Kanal von 5,18 m Tiefe vor. Auf jeder Seite des Sees sollten 14 Schleusen mit je 2,44 m Höhenunterschied angebracht werden. Das Wasser des Sees sollte durch zwei Dämme, von denen der eine 15,7 km westlich des Sees im Rio Grande und der andere 60 km östlich des Sees im San Juan geplant war, auf einer sich gleich bleibenden Höhe von 33 m über dem Meeresspiegel erhalten werden. 145 km vom See entfernt sollte der Kanal das Flufsbett des San Juan verlassen und durch die Niederung nach Greytown führen, dessen Hafen damals noch sehr brauchbar war. Der ganze Kanal sollte 312 km lang werden und 31½ Millionen Dollars kosten.

Zur vorläufigen Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses richtete die Gesellschaft auf dem San Juan-Flusse und auf dem Nicaragua-See Dampferfahrten und im Anschlusse daran auf der Westseite des Sees Landtransporte nach San Juan del Sur am Stillen Ocean ein; der Kanalbau wurde auf spätere Zeiten vertagt.

Politische Unruhen in Nicaragua und Costa Rica brachten in den fünfziger Jahren die Sache noch mehr zurück. England mufste 1860 sein Protectorat über das Mosquito-Königreich aufgeben; doch hielt es an den Abmachungen des Clayton-Bulwer-Vertrags fest. 1868 erwarb Michael Chevalier für Napoleon III. das Recht des Kanalbaues; aber das Recht blieb unbenutzt. In demselben Jahre erwachte auch das Interesse Nordamerikas für die Angelegenheit von neuem, was in einem Freundschaftsvertrage mit Nicaragua zum Ausdrucke kam. Die auf Befehl der Regierung der Vereinigten Staaten 1870 bis 1876 durch Hatfield, Lull, Menocal, Humphrey, Patersen, Ammen u. A. vorgenommenen genauen Vermessungen führten zu der Ueberzeugung, dafs »die nicaraguische Route vom bautechnischen, gewerblichen und wirthschaftlichen Gesichtspunkt aus« die beste sei.

Nach dem von Lull 1873 ausgearbeiteten Plane sollte die Kanaltiefe 7,9 m betragen. Von der pacifischen Küste sollte der Kanal mit 11 Schleusen zum See emporsteigen; der San Juan sollte durch vier Dämme aufgestaut und für gröfsere Schiffe fahrbar gemacht werden. Unterhalb der Mündung des San Carlos sollte der Kanal

den San Juan-Flufs verlassen, am linken Ufer des San Juanillo entlang führen und schliefslich in gerader Richtung Greytown erreichen. Die Gesammtlänge von Meer zu Meer sollte 292 km betragen; es waren im Ganzen 17 Schleusen vorgesehen. Die Kosten wurden auf 65 Millionen Dollars geschätzt, wovon $2^1/_2$ Millionen auf die Verbesserung des inzwischen stark versandeten Hafens von Greytown entfielen.

Ende der siebziger Jahre fing in Frankreich die Kanalbegeisterung an, Wurzel zu schlagen, die dem Lande so schwere Opfer kosten sollte. Auf der im Jahre 1879 in Paris abgehaltenen Conferenz, an der Ingenieure und Kanalfreunde aller Länder Theil nahmen, wurde jedoch nicht die Nicaragua-Linie, sondern unter dem mächtigen Einflusse des berühmten Erbauers des Suezkanals von Lesseps der schleusenlose Panamakanal gewählt. Die Bedenken gegen dieses Project, die namentlich in der Schwierigkeit bestehen, den in Meereshöhe zu führenden Kanal gegen die Ueberschwemmungen des während der Regenzeit in der Secunde 4670 cbm Wasser zu Thale führenden Chagres-Flusses zu schützen, wurden nicht beachtet. In Nordamerika dagegen liefs man sich trotz des mit reichen Geldmitteln begonnenen Panama-Unternehmens von der Verfolgung des Nicaragua-Projects nicht abbringen. Es bildete sich die »Maritime Canal Company of Nicaragua«, der zum sofortigen Beginne des Baues nichts als das erforderliche Geld fehlte. Präsident Arthur wollte 1884 den Kanal ganz aus Staatsmitteln erbauen; doch stand dem der Clayton-Bulwer-Vertrag im Wege, da dieser den Erwerb von Grund und Boden in Nicaragua seitens der Union ausschlofs. Als aber 1887 das Panama-Unternehmen ins Stocken gerieth und der Weiterbau der Panama-Wasserstrafse als Schleusenkanal beschlossen wurde, gelang es endlich einigen Mitgliedern der Maritime Canal Company, genügendes Kapital zusammenzubringen, um wenigstens mit den Vorarbeiten zum Baue des Nicaragua-Kanals den Anfang machen zu können. Am 17. Dezember 1887 traf eine grofse Anzahl Ingenieure und Arbeiter in Nicaragua ein, um die letzten Vermessungen vorzunehmen.

Die Vereinigten Staaten unterstützten die Gesellschaft in der Weise, dafs sie ihr zu einer Einigung mit Costa Rica behülflich waren. Am 4. Mai 1889 trat die Gesellschaft als juristische Person unter den Gesetzen der Vereinigten Staaten mit einem Stammkapitale von 100 Millionen Dollars officiell ins Leben; die technische Ausführung der Arbeiten wurde der zu der Hauptgesellschaft gehörigen Nicaragua Canal Construction Company übertragen. Durch den Zusammenbruch der Panama-Gesellschaft wurde das Unternehmen in demselben Jahre seines Concurrenten ledig.

Der von der Maritime Canal Company angenommene, von dem Ingenieur Menocal 1887 ausgearbeitete Plan weicht in vielen Stücken von denen seiner Vorgänger ab. Da dieser Plan der einzige ist, nach welchem wirklich eine Zeit lang praktisch gearbeitet wurde und der noch keineswegs als ganz aufgegeben betrachtet werden darf, so soll er etwas eingehender behandelt werden.

Menocal will durch ungeheure Staungsdämme eine hochgelegene, fast von einem Meere zum anderen reichende ununterbrochene Wasserstrafse herstellen, die in der Nähe der Endhäfen durch je drei Schleusen erstiegen wird. Die östliche Kanalstrecke soll nicht durch das Delta des San Juan, sondern durch das Gebirge führen. Von Greytown aus geht die geplante Kanalrinne zunächst 15 km weit im Meeresniveau nördlich des San Juan bis zu dem östlichen Bergzuge; hierauf ersteigt der Kanal mit drei in kurzen Entfernungen auf einander folgenden mächtigen Schleusen von 9,14 m, 9,45 m und 13,7 m Wasserhebung die Höhe und befindet sich dann auf der langen Scheitelstrecke. Zwischen der

zweiten und dritten Schleuse soll durch das Aufstauen des Deseado-Flusses ein 3,1 km langer Teich hergestellt werden; hinter der dritten Schleuse folgt ein zweiter Stauungsteich, worauf die durchschnittlich 43,3 m hohe, in ihrem höchsten Punkte aber 120 m ansteigende östliche Wasserscheide in einer Länge von 4,7 km durchbrochen wird. Nach Ueberwindung dieses erheblichen Hindernisses folgt das Thal des San Franzisco, eines Nebenflusses des San Juan, das durch das Verbauen der Mündung des San Franzisco mittelst eines grofsen Dammes und durch die Herstellung einer langen Reihe kleinerer Dämme in einen See von 20 km Länge umgewandelt werden soll, worauf nur noch die Herstellung einer Kanalrinne von 2 km Länge erforderlich ist, um bei Ochoa den schiffbaren Mittellauf des San Juan zu erreichen.

Der San Juan wird nach dem Plane unterhalb der Mündung seines bedeutendsten Zuflusses, des San Carlos, durch den Damm von Ochoa, der 20 m hoch und an der Sohle 150 m stark, an der Krone aber nur 7,6 m dick werden soll, abgesperrt. Hierdurch wird der Flufs hoch aufgestaut und in einer Ausdehnung von 104 km bis zum Nicaragua-See für die gröfsten Seeschiffe befahrbar. Innerhalb des Flusses, der nach der Aufstauung vom See bis zum Damm von Ochoa nur noch 1,20 m Gefälle behalten und 8,5 bis 40 m tief sein würde, sind nur auf der oberen Strecke einige Abgrabungen und Felssprengungen erforderlich. Durch den Damm von Ochoa würde nicht blos der San Juan, sondern auch der San Carlos aufgestaut werden. In dem dadurch entstehenden Becken sollen sich die Sinkstoffe ablagern, die der reifsende Nebenflufs von dem südlichen Randgebirge herabbringt; hierdurch würde einem weiteren Versanden des Hafens von Greytown einigermafsen vorgebeugt werden.

Der Nicaraguasee, in dessen Schlamme an der Ostseite auf 12 km und an der Westseite auf 0,7 km Länge die Fahrrinne ausgebaggert werden mufs und in welchem auch einige Felssprengungen erforderlich sind, bietet eine 91 km lange Wasserstrafse dar.

Auf dem Westufer des Sees folgt der geplante Kanal 2,5 km weit dem Lajas-Flusse, durchbricht die 46 m hohe westliche Wasserscheide in einer Länge von 7,9 km und erreicht das Thal des in den Stillen Ocean fliefsenden Rio Grande, in welchem durch den 650 m langen und 25 m hohen Damm von La Flor der 8,9 km lange Tola-Teich aufgestaut wird. Zwei Schleusen senken den Wasserspiegel des Kanals um 25,9 m hinab, worauf der Kanal 2,5 km weit durch das Schwemmland des Rio Grande zieht und durch eine Ebbe- und Fluthschleuse um weitere 6,4 bis 8,8 m gesenkt wird, womit das Niveau des Stillen Oceans erreicht ist. Der wenig brauchbare Ankerplatz von Brito, der durch zwei Dämme von 244 und 274 m Länge in einen Hafen umgewandelt werden soll, wird nur 0,9 km von der letzten Schleuse entfernt sein.

Der ganze Kanalweg von Meer zu Meer soll 273 km lang werden, wovon 245 km auf die Scheitelstrecke entfallen; 230 km werden auf den See, den San Juan und die künstlichen Teiche gerechnet, so dafs nur 43 km (einschliefslich 1,22 km Schleusen) für den eigentlichen Kanal übrig bleiben. Die Sohlbreite der Fahrrinne soll im Kanale 24 m, im San Juan 38 m und im See 45 m betragen. Die Breite des Wasserspiegels ist in den senkrechten Felseinschnitten mit 24 m, in den übrigen Kanalstrecken je nach der Bodenbeschaffenheit verschieden (bis 56 m) angenommen. Die Wassertiefe soll mindestens 8,5 m betragen. Die Schleusen sollen 200 m lang, 21,4 m breit und beim niedrigsten Wasserstande 9,2 m tief sein und das Durchfahren von täglich 32 Schiffen (jährlich 11680) gestatten.

Die Kosten für die ganze Anlage wurden von Menocal auf 65 Millionen

Dollars, von einer Sachverständigen-Commission auf 73 Millionen Dollars angegeben. Die Ueberfahrt soll für Dampfer gewöhnlicher Art etwa 30 Stunden in Anspruch nehmen.

Am 1. Januar 1890 wurde das Werk in Angriff genommen. Die ersten Arbeiten bestanden in der Herstellung von Wohnungen, Magazinen, Krankenhäusern, Maschinenhallen, Werften u. s. w.; eine Wasserleitung wurde vom Gebirge nach Greytown gelegt, eine 18 km lange Eisenbahn ins Land hinein gebaut sowie Telegraphen- und Fernsprechanlagen errichtet. Dann wurde mittelst Baggerbooten im Hafen von Greytown eine 3,66 m tiefe Fahrrinne hergestellt und zum Schutze gegen den beständig Sand anspülenden Nordostpassat ein 275 m langer Hafendamm gebaut. Die geplante Kanallinie befreite man 50 km weit von der Tropenvegetation und hob die Rinne 1360 m weit in einer Tiefe von 5 m aus.

Nachdem man so über 4 Millionen Dollars verbaut hatte, kamen die Arbeiten ins Stocken. Zweifel an der Ausführbarkeit des Werkes wurden laut. Sachverständige behaupteten, dafs die Vorarbeiten ungenügend und die Kosten mindestens um die Hälfte zu niedrig berechnet seien; auch wurde bezweifelt, dafs der Nicaragua-See in der trockenen Jahreszeit die zur Scheitelhaltung erforderliche Wassermenge liefern werde. Das Vertrauen in das Unternehmen schwand dahin und am 5. Juni 1894 wurde das Eigenthum der Gesellschaft öffentlich für 297 625 Dollars versteigert.

Da im Congresse der Vereinigten Staaten die Kanalpartei die Fortsetzung des Unternehmens mit staatlicher Hülfe forderte, so wurde 1895 eine Commission unter Leitung des Colonels Ludlow mit der Prüfung des Menocalschen Planes beauftragt. Die Commission hatte mancherlei auszusetzen; namentlich unterzog sie die hohen Staudämme, deren Unterbau man in der Weise herstellen wollte, dafs die bei den Felsendurchbrüchen gewonnenen Blöcke einfach in das Flufsbett versenkt und durch Einschütten von Lehm verbunden werden sollten, einer abfälligen Kritik. Auch erregte die Absicht, den Damm von Ochoa für das überschüssige Hochwasser mit einem Ueberfalle zu versehen, Bedenken.

Zur Auskundung einer besseren Route wurden im Dezember 1897 Admiral Walker, Prof. Lewis M. Haupt und Gen. Hains mit 250 Mann, unter denen sich 80 Ingenieure, ein Geologe und ein Hydrograph befanden, mit allen modernen Hülfsmitteln der Technik nach Nicaragua gesandt. Von jenen drei Sachverständigen schätzte Walker die Kosten des Kanalbaues auf 125 Millionen Dollars, Prof. Haupt auf 90 Millionen (später auf 118 Millionen) und Gen. Hains auf 140 bis 150 Millionen. Die Commission hat sowohl die obere (Menocal'sche) als die untere (Lull'sche) Linie geprüft. Hinsichtlich der oberen Linie war sie der Ansicht, dafs der Damm von Ochoa nicht unterhalb, sondern oberhalb der Mündung des San Carlos zu erbauen und bedeutend (6 bis 9 m) niedriger, als geplant, anzulegen sei. Hierdurch werde der Damm den Hochfluthen des San Carlos entzogen und die gefährliche Stauanlage des San Franzisco auf ein annehmbares Mafs zurückgeführt. Allerdings würden dadurch tiefere Einschnitte erforderlich; aber die Mehrarbeit werde bei den Aufschüttungen gespart. Zur Erreichung der Scheitelhaltung müsse weiter oben, wahrscheinlich bei den Stromschnellen von Machuca, eine neue Schleuse eingefügt werden. Die untere, von Lull im Jahre 1873 angegebene Kanallinie wurde von der Commission zwar nicht als billiger, aber als weniger gefährlich und deshalb als zweckmäfsiger bezeichnet. Was die Kanalführung auf der Westseite des Nicaragua-Sees betrifft, so soll nach den Vorschlägen der Commission das Tolabecken aufgegeben und, dem Childs'schen Plane von 1852 entsprechend, der Kanal

nach Durchbrechung des Gebirges mit Hülfe einer noch nicht festgesetzten Zahl Schleusen nach Brito hinabgeführt werden. Den Wasserspiegel des Nicaragua-Sees hofft man so zu reguliren, dafs er innerhalb einer Grenze von $^3/_4$ m über und unter der normalen Höhe bleibt. Gegenwärtig liegt er bei Hochwasser 33,5 bis 33,8 m, bei Niedrigwasser 31 m, zuweilen nur 29,4 m über dem Meere.

In Folge dieser Ausführungen hat der Congrefs der Vereinigten Staaten im Jahre 1899 eine neue Commission ermächtigt, nicht nur die Nicaragua-, sondern auch die Panama-Linie oder überhaupt jedes andere ausführbar erscheinende Kanalproject zu untersuchen.

Gegenwärtig wird der Bau eines mittelamerikanischen Kanals von vier verschiedenen Seiten angestrebt: Den Panama-Kanal will eine Gesellschaft amerikanischer Geldleute in Gemeinschaft mit der französischen Panama-Gesellschaft weiterbauen; die Ausführung des Nicaragua-Kanals will ein neu gebildetes Syndikat in New York übernehmen, das vor etwas mehr als Jahresfrist eine Concession von Nicaragua erlangt hat; die mehrerwähnte Maritime Canal Company, deren Concession abgelaufen ist, bemüht sich um deren Erneuerung und um staatliche Hülfe; die Canalpartei im Congresse der Vereinigten Staaten endlich verlangt, dafs der Nicaragua-Kanal sofort, ohne Rücksicht auf andere Gesellschaften, von Staatswegen in Angriff genommen werde. Zunächst wird man aber wohl den Bericht der erwähnten Commission abwarten. Bis dahin läfst es sich nicht übersehen, ob das Nicaragua-Unternehmen noch seine Auferstehung feiern oder ob nicht schliefslich der Panama-Kanal mit amerikanischem Gelde zu Ende gebaut werden wird.

31. Die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie.

Zu der Prüfung sind zum Zwecke des Nachweises der Befähigung für den höheren Postdienst im Jahre 1899 197 Beamte (1898: 186, 1897: 209, 1896: 163) zugelassen worden. Von den Candidaten des Jahres 1899 entfallen auf das Reichs-Postamt und den Ober-Postdirectionsbezirk Berlin 24, auf die Bezirke Düsseldorf 13, Hamburg 10, Magdeburg 8, Breslau, Dortmund und Leipzig je 7, Bremen, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Main), Frankfurt (Oder), Hannover und Karlsruhe je 6, Braunschweig, Cöln, Darmstadt, Stettin und Strafsburg je 5, Aachen, Chemnitz, Danzig, Halle, Oppeln und Schwerin je 4, Liegnitz und Trier je 3, Bromberg, Gumbinnen, Münster, Oldenburg und Potsdam je 2, Cassel, Coblenz, Cöslin, Kiel, Königsberg, Metz und Posen je 1; ferner sind 2 Beamte des deutschen Postamts in Constantinopel, 3 Beamte in Deutsch-Ostafrika, 1 Beamter in Kamerun und 1 Beamter in Togo zugelassen worden. Von diesen Beamten haben 45 die Post- und Telegraphenschule in Berlin besucht.

Zur Fortsetzung oder Wiederholung des schriftlichen oder mündlichen Theiles der Prüfung haben sich 1899 120 Beamte (1898: 122, 1897: 106, 1896: 92) gemeldet. Die Zahl der Zulassungen und Wiederzulassungen zusammen beträgt also 1899: 317 (1898: 308, 1897: 315, 1896: 255).

Im Jahre 1899 sind 35 mündliche Prüfungen abgehalten worden; 1898 haben 29, 1897: 25, 1896: 27 mündliche Prüfungen stattgefunden. Von den 1899 vorgeladenen 206 Beamten haben 172, darunter 20 in erster, 5 in

zweiter Wiederholung, die mündliche Prüfung bestanden, 34, darunter 7 in erster Wiederholung, nicht genügt. In der mündlichen Prüfung ist 4 Beamten das Prädicat »gut« ertheilt worden; im Uebrigen ist die höhere Prüfung im mündlichen Theile und im Gesammtergebnisse »genügend« ausgefallen.

In der mündlichen Prüfung haben nicht genügt 1899: 16,5 v. H., 1898: 20,2 v. H., 1897: 21,2 v. H., 1896: 14,9 v. H. Von den Post- und Telegraphenschülern haben die mündliche Prüfung nicht bestanden 1899: 2,8 v. H., 1898: 13,3 v. H., 1897: 5,4 v. H., 1896: 12,7 v. H.; von den übrigen Beamten sind in der mündlichen Prüfung durchgefallen 1899: 19,4 v. H., 1898: 22,7 v. H., 1897: 26,6 v. H., 1896: 16 v. H.

Das durchschnittliche Lebensalter der Beamten beim Bestehen der Prüfung hat betragen 1899: 30 Jahre, 1898: 30 Jahre, 1897: 29 Jahre 11 Monate, 1896: 30 Jahre 3 Monate.

1899 befanden sich in einem Lebensalter von

25 bis 26 Jahren	5	Beamte	=	2,9 v. H.,
26 - 27 -	17	-	=	10,0 -
27 - 28 -	25	-	=	14,5 -
28 - 29 -	25	-	=	14,5 -
29 - 30 -	33	-	=	19,2 -
30 - 31 -	22	-	=	12,8 -
31 - 32 -	14	-	=	8,1 -
32 - 33 -	7	-	=	4,0 -
33 - 34 -	11	-	=	6,4 -
34 - 35 -	2	-	=	1,2 -
35 - 36 -	3	-	=	1,7 -
36 - 37 -	2	-	=	1,2 -
37 - 38 -	4	-	=	2,3 -
38 - 39 -	2	-	=	1,2 -
im Ganzen	172	Beamte	=	100 v. H.

Hinsichtlich der vorzugsweise für den Telegraphendienst ausgebildeten Beamten sind folgende Ergebnisse zu verzeichnen.

Im Jahre 1899 sind 68 Beamte (1898: 53, 1897: 42, 1896: 55) zur Prüfung zugelassen worden. Von den Candidaten des Jahres 1899 entfallen auf das Reichs-Postamt und den Ober-Postdirectionsbezirk Berlin 19, auf die Bezirke Hamburg 7, Dresden und Magdeburg je 5, Düsseldorf und Frankfurt (Main) je 4, Strafsburg 3, Breslau, Cöln, Danzig und Hannover je 2, Bremen, Cassel, Chemnitz, Coblenz, Darmstadt, Dortmund, Erfurt, Königsberg, Liegnitz, Posen, Potsdam und Trier je 1; ferner ist 1 Beamter in Deutsch-Ostafrika zugelassen worden.

Zur Fortsetzung oder Wiederholung des schriftlichen oder mündlichen Theiles der Prüfung haben sich 1899 21 Beamte (1898: 16, 1897: 22, 1896: 16) gemeldet. Die Zahl der Zulassungen und Wiederzulassungen zusammen beträgt also 1899: 89 (1898: 69, 1897: 64, 1896: 71).

Im Jahre 1899 sind 9 mündliche Prüfungen abgehalten worden; 1898 haben 9, 1897: 6, 1896: 9 mündliche Prüfungen stattgefunden. Von den 1899 vorgeladenen 53 Beamten haben 48, darunter 3 in der ersten Wiederholung, die mündliche Prüfung bestanden, 5 dagegen nicht bestanden.

In der mündlichen Prüfung ist einem Beamten das Prädicat »gut« ertheilt worden, im Uebrigen ist die höhere Prüfung im mündlichen Theile und im Gesammtergebnisse »genügend« ausgefallen. Es wurden geprüft und es bestanden im Jahre 1898: 49,

1897: 31, 1896: 46; es bestanden nicht 1898: 2, 1897: 4, 1896: 6. Von den Post- und Telegraphenschülern bestanden im Jahre 1899 3 nicht (1898: 1, 1897: 1, 1896: —).

Das durchschnittliche Lebensalter der Beamten beim Bestehen der Prüfung hat betragen 1899: 28 Jahre 9 Monate, 1898: 29 Jahre 1 Monat, 1897: 30 Jahre.

1899 befanden sich in einem Lebensalter von

25 bis 26 Jahren	1	Beamter	=	2,1	v. H.,
26 - 27 -	11	Beamte	=	22,8	-
27 - 28 -	7	-	=	14,6	-
28 - 29 -	12	-	=	25,0	-
29 - 30 -	7	-	=	14,6	-
30 - 31 -	5	-	=	10,4	-
31 - 32 -	2	-	=	4,2	-
33 - 34 -	2	-	=	4,2	-
36 - 37 -	1	Beamter	=	2,1	-
im Ganzen	48	Beamte	=	100	v. H.

32. Entwurf zur Einführung des elektrischen Betriebs auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Berliner Stadt- und Ringbahn ist im Jahre 1882 dem Betrieb übergeben worden. Der in den ersten Jahren ihres Bestehens sich in mäfsigen Grenzen bewegende Verkehr hat innerhalb des letzten Jahrzehnts erheblich zugenommen. Die Zahl der beförderten Personen ist von 10,5 Millionen im Jahre 1884 auf 56,5 Millionen im Jahre 1897, in den letzten Jahren ziemlich stetig jährlich um mehr als 19 v. H. gestiegen. Eine weitere ähnliche Zunahme und damit das Bedürfnifs zu einer Vermehrung der Leistungen der Stadtbahn wird nicht ausbleiben. Die Möglichkeit einer solchen Vermehrung wird jedoch, wenigstens so lange das jetzige Betriebssystem besteht, in Fachkreisen ernstlich bezweifelt. Sowohl in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit als auf die Zahl und das Fassungsvermögen der Züge soll der Dampfbetrieb an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein. Es ist daher in Anregung gekommen, ihn in elektrischen Betrieb umzuwandeln. Ein von der Union Elektrizitätsgesellschaft dem Minister der öffentlichen Arbeiten eingereichter, in der »Elektrotechnischen Zeitschrift« veröffentlichter Entwurf befafst sich eingehend mit diesem Gedanken.

Mit möglichst wenigen Aenderungen an den jetzt vorhandenen Baulichkeiten soll ein Betriebssystem eingeführt werden, das gestattet, den Zügen bei erhöhter Fahrgeschwindigkeit ein wesentlich gröfseres Fassungsvermögen zu geben. In den Plan ist nicht nur die eigentliche Stadtbahnlinie zwischen Charlottenburg und dem Schlesischen Bahnhof einbezogen, sondern er erstreckt sich auch auf den Nord- und den Südring, sowie auf die Linien nach dem Grunewald und nach Johannisthal-Niederschöneweide.

Die Elektrizität ist dem Dampfe zum Betriebe von Bahnen in jedem Falle in Bezug auf Annehmlichkeit für die Fahrgäste und die Umgebung der Bahn überlegen. Das ergiebt sich vor Allem aus dem Fortfalle des Dampfes, des Rauches mit seinen lästigen Rufs- und Aschentheilchen, aus der besseren Beleuchtung und aus der Verminderung des Geräusches. Diese Vortheile

sind natürlich für die Berliner Stadtbahn, die nahezu auf ihrer ganzen Länge mitten durch eine dicht bevölkerte Stadt führt, von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Von gröfserer Wichtigkeit ist jedoch ein Vergleich der beiden Betriebsarten mit einander in Bezug auf ihre Fähigkeit, den Verkehr schnell zu vermitteln. Dieser Vergleich fällt bei Weitem zu Gunsten der Elektrizität aus.

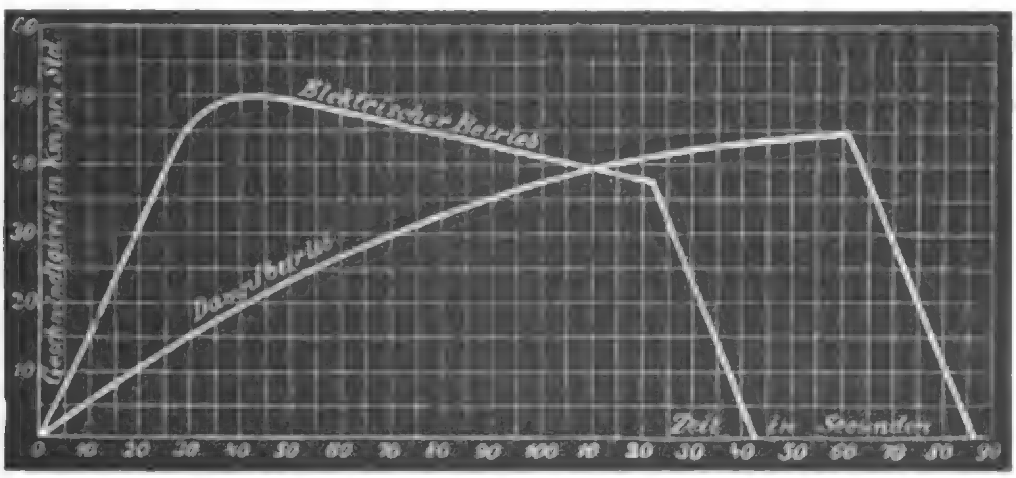
Ein anfahrender Zug nimmt um so schneller eine erwünschte Fahrgeschwindigkeit an, je gröfser die Kraft ist, die ihn in Bewegung setzt. Diese Kraft wird bei dem Dampfzuge durch die Locomotive geleistet; sie beträgt bei der Stadtbahn in den ersten Secunden einer Fahrt etwa 4400 kg, sinkt jedoch bald unter diesen Betrag, bleibt aber immerhin so grofs, dafs sie eine Beschleunigung von 0,15 m in der Secunde erzeugt, bis die Fahrgeschwindigkeit 12 m in der Secunde erreicht hat. Bis zu diesem Zeitpunkte vergehen 80 Secunden und der bis dahin zurückgelegte Weg ist rund 500 m.

Die in Vorschlag gebrachten elektrischen Züge werden durch erheblich stärkere Kräfte angetrieben. Jeder einzelne Wagen soll mit zwei Elektromotoren ausgerüstet werden, die zusammen 350 PS leisten können. Ein aus acht solchen Wagen bestehender Zug verfügt demnach über eine Gesammtleistung von 2800 PS, wogegen die Stadtbahn-Locomotiven nur etwa 400 PS abgeben können. Die grofse Kraft der Motoren bewirkt, dafs die elektrischen Züge viel schneller auf eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit kommen, und es ist ferner ein Vortheil des elektrischen Zuges, dafs er stets mit derselben Beschleunigung anfährt, gleichviel ob er aus wenigen oder aus vielen Wagen besteht, da jeder Wagen seine eigenen Motoren hat. Die Verhältnisse sind so bemessen, dafs die Fahrgeschwindigkeit vom Stillstande bis zu einer Geschwindigkeit von 12 m in der Secunde in jeder Secunde um 0,455 m zunimmt. Der Zug wird demnach in 26,4 Secunden die Fahrgeschwindigkeit von 12 m in der Secunde erreichen und in diesem Augenblicke rund 160 m zurückgelegt haben. In den darauf folgenden 53,6 Secunden wird er, falls die Geschwindigkeit nicht mehr gesteigert wird, um 643 m weiter fahren, so dafs der Zug nach Ablauf von 80 Secunden insgesammt 160 + 643 = 803 m zurückgelegt haben wird. Liefse man also unter diesen Verhältnissen neben einem der vorhandenen Dampfzüge einen elektrischen gleichzeitig abfahren, so würde bereits 80 Secunden nach erfolgter Abfahrt der elektrische Zug dem Dampfzug um 303 m = 62 v. H. vorausgeeilt sein. Ueberdies hat die allmähliche Geschwindigkeitsabnahme vor der Bremsung gegenüber dem Dampfbetriebe, bei dem die Höchstgeschwindigkeit erst unmittelbar vor der Bremsung erreicht wird, den weiteren Vortheil, dafs ein geringeres Mafs angesammelter Arbeit durch die Bremsung vernichtet wird.

Beistehende Abbildung zeigt neben der bei dem gegenwärtigen Dampfbetriebe thatsächlich erzielten Bewegung der Züge diejenige eines mit 0,455 m Beschleunigung anfahrenden und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde erreichenden elektrischen Zuges. Mit dieser Höchstgeschwindigkeit, gegenüber einer solchen von 45 km beim Dampfbetriebe, soll eine Zeitersparnifs erzielt werden: auf der Stadtbahn von Westend bis Stralau-Rummelsburg von 10 Minuten, auf dem Nordringe von Westend bis Westend von 17 und auf dem Südringe vom Potsdamer Bahnhofe zum Potsdamer Bahnhofe von 18 Minuten.

Durch das schnellere Fahren und Anfahren würde bei den gegenwärtigen Blockanlagen ein Zweiminutenbetrieb erreicht werden können. Berechnet man, dafs die elektrischen Züge aus acht vierachsigen Wagen gebildet werden, deren Fassungsvermögen um je 80 v. H. höher ist als das der jetzt

in jedem Zuge laufenden neun Wagen, so dafs für den Zug ein um 60 v. H. höheres Fassungsvermögen sich ergiebt, so gewährleistet der elektrische Zweiminutenbetrieb bezüglich des Fassungsvermögens eine Steigerung der Leistung gegenüber dem Dreiminutenbetriebe der Dampfzüge um 140 v. H. und bei Bildung von elektrischen Zügen aus zwölf Wagen eine solche von 260 v. H. Sofern es, wie man zuversichtlich erhofft, gelingt, bei dem vorgeschlagenen Betrieb ein elektrisches Sicherungssystem einzuführen, welches selbstthätig und durchaus zuverlässig verhindert, dafs der Abstand zwischen zwei auf einander folgenden Zügen unter ein festgesetztes Mindestmafs hinabgeht, wird man die Zeitfolge der Züge noch weiter verkürzen und so die Mehrleistung gegenüber dem heutigen Betrieb etwa auf das Vierfache steigern können. Bei der jetzigen Ausdehnung einiger Bahnhöfe ist es allerdings nicht angängig, die Züge aus mehr als acht grofsen Motorwagen zusammenzusetzen. Will man später zu dem Betriebe mit gröfseren Zügen übergehen, so müssen die ausschliefslich für den Dienst der Stadt- und Ringbahn gebauten Bahnhöfe, wie Börse, Bellevue, Thiergarten u. s. w., eine entsprechende Erweiterung erfahren, was zwar mit bedeutenden Kosten, jedoch nicht mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden ist.



Der erforderliche, ganz aufserordentliche Kraftbedarf soll in zwei Stationen gewonnen werden, die je an den beiden Knotenpunkten der Stadt- und Ringbahn in der Nähe von Charlottenburg und bei Stralau-Rummelsburg errichtet werden sollen. Aufserdem soll auf jeder Haltestelle eine kräftige Speicherreihe (Sammelbatterien) aufgestellt werden, um den starken Stromstöfsen gegenüber als Puffer zu dienen und dadurch eine nahezu gleichmäfsige Belastung der Dampfmaschinen und Stromerzeuger zu erreichen. Auch würden diese Puffer-Speicherreihen bei Störungen in den Kraftstationen als Aushülfsanlage dienen, indem sie gestatten, den Betrieb bei Ausschaltung einer der zwei Kraftanlagen während 5 Stunden, oder beider Kraftstationen während 3 Stunden ungeschwächt aufrecht zu erhalten. Eingehendes Studium hat dazu geführt, die Verwendung reinen Gleichstroms vorzusehen; bei Verwendung von Wechselstrom hätte namentlich eine so ausgedehnte Anwendung von Speicherreihen nicht stattfinden können. Die Stromzufuhr auf der Strecke soll durch Dreileiteranordnung mit 2 × 600 Volt erfolgen, wobei die Bahnschienen den Mittelleiter, die Leitungsschienen die Aufsenleiter bilden. Diese werden unmittelbar mit den Sammelschienen der Kraftanlagen verbunden, so dafs keine Speiseleitungen nöthig sind. Die an den Stöfsen mit Kupferlaschen verbundenen Leitungsschienen sind beide nach der Mitte des Doppelgleises etwas

aufserhalb der Schwellenköpfe derart angeordnet, dafs die Schleiffläche lothrecht steht und der Stromabnehmer unter den Lagerkasten der Räder, also auch unter dem Wagentrittbrette liegt. Die Leitungsschienen sind durch ein durchgehendes Holzschutzdach in Winkeleisenform geschützt. Nur in den Haltestellen mit Mittelbahnsteig und in den Weichen liegen die Leitungsschienen an der Aufsenseite der Gleise.

Jeder Wagen hat zwei Stromabnehmer an jeder Seite und seine eigene Schaltvorrichtung, die aber nicht mit der Hand, sondern durch eine kleine elektrische Triebmaschine bedient wird. Alle diese Hülfsantriebe werden vom Führerstand aus, der sich am vorderen Zugende befindet, ein- und ausgeschaltet und geregelt, derart, dafs sie alle stets genau gleiche Stellung zeigen. Zu diesem Zwecke geht durch alle Wagen des Zuges ein Kabel, dessen Verbindungen ähnlich wie bei den Röhren der Druckluftbremse an jeder Stirnseite des Wagens doppelt ausgeführt sind. Die Verbindungsstücke geben durch einfaches Zusammenstecken die richtige Schaltung. Auch die Anhängewagen erhalten das Hülfskabel, so dafs sie, zwischen Motorwagen eingestellt, die durchlaufende Controle nicht unterbrechen. Man kann also je nach den Umständen die Züge aus lauter Motorwagen oder aus Motor- und Anhängewagen zusammenstellen.

Die Züge können elektrisch gebremst werden, indem man die Motoren als Stromerzeuger wirken läfst. Jeder Wagen ist aufserdem mit Luftdruckbremse, der erste und letzte mit einer elektrisch angetriebenen Luftpumpe ausgestattet. Auch die Heizung der Züge erfolgt elektrisch, theils mittelst Vorschaltwiderstände, theils durch besondere Heizkörper.

Die Zahl der Antriebwagen ist auf 400 Stück berechnet worden.

Von den auf 43 000 000 Mark berechneten Anlagekosten für die Einführung des elektrischen Betriebs entfallen 19 Millionen auf die Antriebwagen, 6 Millionen auf die Speicherreihen, 6,9 Millionen auf die Leitungsanlage und 8,55 Millionen auf die Kraftanlagen. Für die Berechnung der Betriebskosten wird zunächst angenommen, dafs bei Einführung des elektrischen Betriebs die zu 11 Millionen zu bewerthenden Dampfbetriebsmittel anderweit verwendet werden, also von den zukünftigen Anlagekosten abgesetzt werden können. Es stellt sich dann den jetzigen Gesammtanlagekosten, die zu 110 000 000 Mark angenommen werden, ein zukünftiger Anlagekostenbetrag von 142 000 000 Mark gegenüber, die beide mit $3^1/_2$ v. H. Zinsen bei der Gegenüberstellung der Betriebskosten zu berücksichtigen sind. Weiter wird vorausgesetzt, dafs die gegenwärtige Jahresleistung an Zugkilometern von etwa 5 500 000 sich um 20 v. H., also auf 6 600 000 elektrische Zugkilometer erhöht; die elektrischen Züge haben aber 60 v. H. mehr Fassungsvermögen, so dafs den 5 500 000 Dampfzugkilometern 10 560 000 Zugkilometer bei elektrischem Betriebe gegenüberzustellen sind. Die Jahresbetriebskosten werden sich dann für den Dampfbetrieb auf 6 823 000 Mark, d. i. 1,24 Mark für 1 Zugkilometer und für den elektrischen Betrieb auf 9 369 350 Mark, d. i. 0,89 Mark für 1 Zugkilometer stellen. Der elektrische Betrieb ist mithin um rund 28 v. H. billiger als der heutige Dampfbetrieb.

In folgenden Schlufssätzen fafst der Entwurf die Vortheile des elektrischen Betriebs zusammen:

1. das Bahnunternehmen wird nach Einführung des vorgeschlagenen Betriebssystems auf lange Jahre hinaus im Stande sein, mit den Ansprüchen des Verkehrs gleichen Schritt zu halten;

2. nach dem heutigen Stande der Elektrotechnik ist es unwahrscheinlich, dafs in absehbarer Zeit eine Veraltung oder erhebliche Entwerthung des Systems eintritt;

3. bei Ausführung des Planes wird die Leistung der Bahn erheblich mehr gesteigert, als dem Verhältnisse des Neuanlagekapitals zu dem bisher angelegten Kapital entspricht;

4. die Einführung des vorgeschlagenen Systems wird dem Bahnunternehmen durch gröfsere Einnahmen trotz der hohen Anlagekosten finanzielle Vortheile bringen;

5. die geringen Betriebskosten, die erheblich schnellere und ruhigere Fahrt, die bessere Beleuchtung, die Beseitigung des Dampfes sowie der Rauchbildung und die Verminderung des Geräusches sind, so schätzbar auch jeder einzelne dieser Vortheile ist, lediglich als angenehme Zugaben zu betrachten. Der Hauptwerth des Entwurfes liegt in der gebotenen Möglichkeit, den Verkehr besser als mit Dampfbetrieb zu bewältigen.

Im praktischen Betrieb ist das vorgeschlagene System, die Züge lediglich aus Motorwagen zusammenzusetzen und sämmtliche Motoren von dem Kopfe der Züge aus zu bedienen, seit 1897 und 1898 bei der South Side Elevated Railroad in Chicago mit 150 Motorwagen eingeführt. Das Verhältnifs der Ausgaben zu den Einnahmen ist dort nach Einführung des elektrischen an Stelle des Dampfbetriebs von 73,6 auf 45,4 v. H. gesunken.

---

33. Geschichte des luxemburgischen Post- und Telegraphenwesens.

Zur fünfzigjährigen Gedenkfeier der politischen Selbständigkeit Luxemburgs im Jahre 1889 sollte eine nach amtlichen Quellen bearbeitete Darstellung der Posteinrichtungen des Landes erscheinen. Da der Verfasser dieser Darstellung, Postinspector J. P. Reis in Luxemburg, mit dem fortschreitenden Quellenstudium sein Ziel immer weiter steckte, so kam das Werk erst Ende 1897 zum Abschlusse. Die nunmehr vorliegende, sehr umfangreiche »*Histoire des Postes, des Télégraphes et des Téléphones*« gewährt ein vortreffliches Bild der Entwickelung, welche die Verkehrseinrichtungen des kleinen Landes durchgemacht haben. Wegen der engen Beziehungen, in denen Luxemburg von jeher zu Deutschland gestanden hat, ist die Arbeit für uns in mehr als einer Hinsicht interessant, weshalb wir ihren wesentlichsten Inhalt in aller Kürze wiedergeben.

I. Postwesen.

A. Die luxemburgische Post von der ersten Einrichtung bis zur französischen Revolution.

Die ältesten durch Luxemburg führenden Verkehrswege waren die Strafse von Strafsburg nach Löwen in Belgien (s. Archiv v. 1875, S. 399), die Römerstrafsen Trier–Reims, Cöln–Reims, Metz–Trier u. a.

In den Niederlanden und dem ursprünglich dazu gehörigen Luxemburg wurde der erste regelmäfsige Postdienst 1504 von Franz von Taxis durch Herstellung einer Reitpostverbindung zwischen Brüssel und Wien eingerichtet. Dies geschah auf Befehl Philipps des Schönen, der als Sohn Maximilians I. und der Maria von Burgund schon als vierjähriger Knabe die genannten Länder von seiner Mutter geerbt hatte und von 1504 bis 1506 als Philipp I. König von Kastilien war.

Karl V., der 1506 Herr der Niederlande, 1516 König von Spanien und 1519 Deutscher Kaiser wurde, schuf 1516 eine Postverbindung zwischen den Niederlanden, Innsbruck, Verona, Rom und Neapel; auch gestattete er von 1516 ab die Benutzung der bis dahin nur Regierungszwecken dienenden Posteinrichtungen durch Privatpersonen. Aufser der Beförderung von Briefen übernahmen die Postmeister die Gestellung von Postpferden zu Reisezwecken. Wer ein eigenes Pferd besafs, schlofs sich der persönlichen Sicherheit wegen gern den Postkurieren an, was gegen Bezahlung gestattet war. Man reiste von Brüssel nach Innsbruck in 5 bis 6 Tagen, nach Rom in $10^1/_2$ bis 12 Tagen und nach Neapel in 14 Tagen.

1555 kamen die Niederlande mit Luxemburg an Spanien, doch wurde Luxemburg als ein Theil des burgundischen Kreises zum Deutschen Reiche gerechnet. Beim Aufstande der Niederlande gegen die spanische Herrschaft wurde der General-Postmeister Johann Baptist von Taxis vertrieben (1576) und die Post einem Parteigänger Wilhelms von Oranien übertragen. 1593 unternahm Leonhard von Taxis unter dem Schutze der siegreichen Spanier die Wiederherstellung der durch die Kriegsunruhen unterbrochenen Postverbindungen zwischen den Niederlanden einerseits und Italien, Frankreich und Wien andererseits, wofür er von Philipp II. eine Entschädigung von jährlich 14000 Livres erhielt. Die Einnahmen der Post stiegen aber bald derart, dafs nicht nur die Vergütung für die späteren General-Postmeister nach und nach in Wegfall kam, sondern dafs diese noch eine gewisse Summe für ihre Vorrechte herauszahlen mufsten. Karl II. von Spanien übertrug z. B. 1676 dem Grafen Eugen Alexander von Thurn und Taxis die General-Postmeisterschaft der Niederlande und Luxemburgs nur gegen eine einmalige Abgabe von 150000 Gulden.

Der südliche Theil Luxemburgs, Diedenhofen (Thionville), Montmédy u. s. w., wurde 1659 an Frankreich abgetreten, während der nördliche Theil spanisch blieb.

Der spanische Erbfolgekrieg (1701 bis 1713) wurde der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung in den Niederlanden verderblich. Auf Veranlassung der Franzosen, die in Brüssel eingerückt waren, bestimmte Philipp V. von Spanien, dafs die Post zu verpachten sei. Pächter wurde (von 1701 bis 1725) der französische General-Postcontroleur und Königliche Rath Léon Pajot. Die Einnahme des Postamts in Luxemburg betrug 1701 2624 fl., 1722 6553 fl., 1723 6030 fl.; 1724 sank sie auf 2980 fl. und 1725 auf 1133 fl. herab. Die Beförderung der Briefpost kostete 1722 auf der Strecke Marche–Grainchamp–Flamisoul–Malmaison–Attert–Steinfort–Luxemburg von Station zu Station je 200 fl. Für die Beförderung der Post von Luxemburg nach Frisingen mufste den Posthaltern 420 fl. und von Frisingen nach Diedenhofen 150 fl. gezahlt werden. Der Posthalter in Grainchamp bezog aufserdem 60 fl. und der in Marche 200 fl. für die Wahrnehmung der Vorstehergeschäfte. Das für den Briefpostdienst bei dem Postamt in Luxemburg bestimmte Personal bestand damals aus einem Director, einem Controleur und einem Vertheiler (Briefträger), deren Gehalt 1000, 500 und 200 fl. betrug.

Die Posthalter (Postmeister) besorgten nicht nur den Postbeförderungsdienst, sondern — für eigene Rechnung — auch den Personen- und Waarentransport. Briefpostämter gab es nur in gröfseren Zwischenräumen. Ein Brief von Luxemburg nach Arlon kostete damals 2 Sols (Sous), von Luxemburg nach Virton und Neufchâteau 3 Sols, nach entfernteren Orten des Inlandes 4 Sols. Für einen einfachen, $^1/_2$ Unze schweren Brief aus Cöln zahlte man in Luxemburg 5 Sols, für einen solchen aus Frankfurt (Main) 7 Sols, aus Hamburg, Bremen, Han-

nover, Berlin, Dänemark und Schweden 11 Sols, aus Madrid 13 Sols, aus Cadix, Sevilla u. s. w. 14 Sols.

1722 wurde zwischen Brüssel und Luxemburg eine Postkutsche in Betrieb gesetzt, die alle 14 Tage einmal verkehrte und zu der Reise über Namur, Marche, Bastogne und Arlon im Sommer 4, im Winter 6 Tage brauchte. Heute durchfährt man dieselbe Strecke in 3 Stunden. Das Personengeld für die ganze Reise betrug im Inneren des Wagens 10 bis 12 fl.

Die Bemühungen des Hauses Thurn und Taxis um die Wiedererlangung des Postwesens in den Niederlanden, die mit Luxemburg im Jahre 1713 an Oesterreich gefallen waren, hatten erst 1725 Erfolg, indem ihm in diesem Jahre das niederländische Postwesen gegen eine Abgabe von 80 000 fl. verpachtet wurde.

In den Jahren 1732 und 1734 wurde bestimmt, dafs auf den Poststrafsen Pferde von Privatunternehmern nur an solche Reisende verliehen werden durften, die mindestens eine Nacht in dem betreffenden Unterwegsorte zubrachten. Hierdurch wurde den Posthaltern das Vorrecht der schnellen Weiterbeförderung der Reisenden gewahrt. Auch hatte man damals die Einschränkung der Privatposten in Bezug auf den Briefverkehr ins Auge gefafst. Da es aber im Lande nur drei staatliche Briefpostlinien (von Luxemburg nach Trier, nach Arlon und nach Diedenhofen) gab, so konnte die Absicht nicht zur Ausführung gelangen.

Auf der Linie Trier–Luxemburg stellte Anselm Franz von Thurn und Taxis 1738 eine sechssitzige Postkutsche ein, die später nach Diedenhofen durchgeführt wurde. Die Regierung widmete damals dem Strafsen- und Brückenbau ihre Aufmerksamkeit, da die Fahrstrafsen viel zu wünschen übrig liefsen. Der von Karl VI. im Jahre 1722 angeordnete Bau einer Kunststrafse von Brüssel über Namur durch Luxemburg nach Trier wurde jedoch erst 1779 durch Maria Theresia beendet. 1780 verkehrten bereits vier Postkutschen zwischen Brüssel und Luxemburg.

Am 1. Dezember 1773 erschien ein Reglement, durch das unter theilweiser Benutzung von Privatboten ein regelmäfsiger Postdienst auf allen wichtigeren Strafsen des Landes eingerichtet wurde und das den Bedürfnissen der Zeit sogar ein wenig vorauseilte; denn Lesen und Schreiben waren Künste, welche auszuüben sich nicht Jeder rühmen konnte.

Während der politischen Unruhen gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts bestand bei dem Postamt in Luxemburg ein schwarzes Cabinet, bei dem verdächtige Briefe geöffnet wurden.

Zahlreich waren die Vorschriften, die hinsichtlich des Postmonopols, der Portofreiheiten, der Beschaffenheit der Postsendungen u. s. w. bis zum Beginne der französischen Revolution erlassen wurden und die zum Theil noch in den Gesetzen unserer Zeit fortleben.

Briefkartenschlüsse wechselte Luxemburg seit 1623 mit Frankfurt (Main), seit 1626 mit Cöln, seit 1681 mit Strafsburg, seit 1701 mit Mainz, seit 1704 mit Metz, seit 1736 mit Augsburg und seit 1766 mehr oder minder direct mit fast allen Staaten Europas. Hinsichtlich des Expeditionsdienstes erfahren wir aus einer Denkschrift vom 31. Juli 1761, dafs bei dem Postamt in Paris die Briefe für Luxemburg Stadt gemeinschaftlich mit denen für das ganze Herzogthum, für Arlon, Marche, Coblenz und die Kurfürstenthümer Trier und Mainz in ein versiegeltes Briefpacket verpackt wurden, welches in den Briefkartenschlufs für Metz Aufnahme fand und von da mittelst unmittelbaren Versandts nach Luxemburg gelangte. Eine Abrechnung zwischen den Postämtern in Paris, Metz und Luxemburg fand nicht statt; ein jedes behielt das von ihm eingezogene Porto.

B. Die luxemburgische Post unter französischer, niederländischer und belgischer Verwaltung (1797 bis 1839).

Das französische Revolutionsheer eroberte Luxemburg im Jahre 1795; zwei Jahre später wurde das Land als ein Theil des *Département des Forêts* mit Frankreich vereinigt. 1815 erhielt Wilhelm I., König der Niederlande, durch den Wiener Congrefs das bei dieser Gelegenheit zum Grofsherzogthum erhobene Land; doch blieb eine deutsche Besatzung in der Bundesfestung Luxemburg. Während der belgischen Unruhen 1830 schlofs sich ganz Luxemburg, mit Ausnahme der Festung und deren Umgebung, der Bewegung an und die belgische Regierung erklärte das Ländchen als einen Theil Belgiens. Erst durch den Londoner Tractat (19. April 1839) wurde dem östlichen, deutschen Theile, dem heutigen Grofsherzogthume Luxemburg, eine eigene Regierung unter der Oberhoheit des Königs der Niederlande zugestanden, während der westliche, französische Theil belgisch blieb. Luxemburg rechnet daher vom Jahre 1839 ab seine politische Selbständigkeit.

Im Postwesen trat nach der französischen Besitzergreifung insofern eine Aenderung ein, als die Post unter Staatsverwaltung *(Administration Générale des postes et messageries de France)* gestellt wurde. So endete in Luxemburg die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung, nachdem sie fast drei Jahrhunderte durch ihre Thätigkeit unleugbar zum Wohle des Landes beigetragen hatte. Auf kurze Zeit gelangte sie zwar später (1. März 1814 bis 9. Juni 1815) noch einmal zur Herrschaft; dann aber waren die Niederlande und Luxemburg für die Fürstlichen Posten für immer verloren.

Die Privatposten *(messagers particuliers ou privés)* betrieben ihr Geschäft unter französischer Herrschaft weiter. Im Jahre 1806 gab es zwei solcher Privatbeförderer in Ettelbrück, zwei in Wiltz und je einen in Echternach, Vianden, Neuerburg, Remich, Grevenmacher und Virton, die sich sämmtlich wöchentlich einmal nach Luxemburg begaben. Selbst die staatlichen Postämter bedienten sich ihrer, indem sie ihnen die Briefe nach Orten, mit denen sie selbst keine Verbindung hatten, zur Besorgung übergaben. Wo auch die Privatposten versagten, wurden die Briefe den Adressaten mit Gelegenheit, durch Markt- und Geschäftsleute, durch Reisende u. s. w. zugestellt. Die Privatbeförderer verloren später mit der Zunahme der Kreis- und Gemeindeboten an Bedeutung und verschwanden 1836 ganz, als die Postverwaltung den Landpostdienst einrichtete.

Die Privat-Personenfuhrwerke *(diligences)* bedurften unter niederländischer Verwaltung der staatlichen Genehmigung. 1819 gab es solche auf den Strecken Metz–Luxemburg, Mersch-Luxemburg, Grevenmacher–Luxemburg, Trier–Luxemburg, Arlon–Luxemburg, Remich–Luxemburg, Diekirch–Luxemburg, Ettelbrück–Luxemburg, Echternach–Luxemburg. Die Bedingungen in Bezug auf Beschaffenheit der Wagen und Pferde, auf Lebensalter der Kutscher und Begleiter, auf Tarife und alle Einzelheiten des Dienstes wurden genau vorgeschrieben; doch verstanden es die Unternehmer gelegentlich auch, unbequeme Vorschriften in ihrer Weise auszulegen, wie eine Anekdote beweist, wonach der Fuhrunternehmer Wirtgen im Jahre 1815 den in Windhof zwischen Capellen und Steinfort vorgeschriebenen Pferdewechsel regelmäfsig in der Weise ausführen liefs, dafs das rechte Pferd auf die linke Seite und das linke Pferd auf die rechte Seite gespannt wurde. In neuerer Zeit haben die Privat-Personenfuhrwerke, wie wir später sehen werden, für den Postdienst eine grofse Bedeutung gewonnen.

Der staatliche Postbeförderungsdienst war schon 1791 durch Einführung von Botenposten, Reit-, Kariol- und Estafettenposten sowie durch den 1793

geregelten Extrapostdienst vervollkommnet worden. Die Botenposten dienten zum Austausche von Briefkartenschlüssen zwischen benachbarten Postämtern und zur Beförderung amtlicher Schreiben nach Orten ohne Postanstalt. Regelmäfsige Botenposten verkehrten während der Franzosenzeit zwischen Trier und Echternach (dreimal wöchentlich), zwischen Echternach und Bastogne, zwischen Luxemburg und Diekirch u. s. w. Die Extraposten beförderten Reisende und Postsachen. Die Wagen waren zwei- oder vierräderig; die Fahrzeit war auf 2 Lieues (8 km) in der Stunde festgesetzt. Jede Poststation mufste in der Nacht erleuchtet sein und ein Postillon hatte sich stets zur Abreise bereit zu halten, damit eintreffende Reisende ohne Aufenthalt weiterbefördert werden konnten. Am 1. Januar 1857 wurde in Luxemburg der Extrapostdienst wieder abgeschafft. Die Reitposten verkehrten dort, wo wegen der schlechten Beschaffenheit der Wege eine andere Beförderungsart unmöglich war; auch wurden auf den grofsen internationalen Postlinien der Beschleunigung wegen Reitposten eingerichtet. Heutzutage werden Reitposten nur noch im Winter verwendet, wenn wegen Schneeverwehungen der Fuhrverkehr gehemmt ist. Den Kariolposten wurde aufser dem Postillon ein besonderer Begleiter (Kurier) mitgegeben. In gefährlichen Gegenden durften sich diese Posten von Gendarmen oder Soldaten begleiten lassen. Bei Angriffen sollten die Kuriere die Postsachen unter Daransetzung des Lebens vertheidigen. Waaren, Lebensmittel u. dergl. mitzunehmen, war ihnen untersagt. In aufsergewöhnlichen Fällen wurden Estafettenposten abgesandt.

Eine weitere Verbesserung war die Einstellung von Briefträgern. Ihre Vorgänger, namentlich die der Landbriefträger, waren in Luxemburg die vereidigten Boten des Provinzialraths, der Statthalterschaft, der Kreise und Gemeinden. Die französische Verwaltung richtete einen regelmäfsigen Botendienst für den amtlichen Verkehr zwischen den Gemeindebehörden ein, doch durften die Boten auch Privatsendungen befördern. Jeder Bote hatte einen gröfseren Bezirk zu belaufen. Der Rundgang, der mehrere Tage beanspruchte, wurde wöchentlich einmal oder auch alle 10 Tage einmal ausgeführt. Im Jahre 1829 gab es 35 solcher Boten; sie waren mit einem Stundenzettel versehen, in dem sie unterwegs die berührten Ortschaften unter Aufsicht der Behörden verzeichneten. In den Postorten wurden unter französischer Herrschaft die Briefe durch einen vom Vorsteher besoldeten Briefträger bestellt.

Unter der belgischen Regierung klagt (1834) der in Arlon ansässige Gouverneur Thorn über die ungünstigen Verkehrsverhältnisse, die mangelhaften Wege und Posteinrichtungen in Luxemburg. Von den 1704 Ortschaften seien nur 23 mit Postanstalten versehen; die übrigen 1681 Orte erhielten ihre Briefe durch Kreisboten oder mit Gelegenheit. Aber schon 2 Jahre später (1836) erhielt das flache Land eine, wenn auch nicht tägliche, so doch regelmäfsige Postbriefbestellung, die allerdings nur nach und nach auf alle Ortschaften ausgedehnt wurde; auch fand die Aufstellung von Briefkasten in den Landgemeinden statt. Die Bestellbezirke waren anfänglich sehr ausgedehnt, weshalb die Landbriefträger der entfernteren Gebiete die Sendungen durch Zwischenboten erhielten. Die tägliche Bestellung der Postsendungen in allen Orten wurde erst 1850 eingeführt.

Das Briefporto wurde unter französischer Verwaltung nach bestimmten Entfernungs- und Gewichtsstufen berechnet; dann führte man einen Tarif nach Departements ein, so zwar, dafs innerhalb des Aufgabedepartements, ferner nach benachbarten und nach entfernteren Departements besondere Sätze bestanden. Für Drucksachen gab es ermäfsigte Taxen, die nach dem Druckbogen, nicht nach dem Gewichte, berechnet wurden. Unter

der niederländischen Verwaltung waren die Gewichtsstufen 1, 1 1/2 u. s. w. Loth. Das Porto für den einfachen Brief betrug je nach der Entfernung 2, 3, 4, 5 bis 10 Stuiver (1 Stuiver = 8,5 Pf.). Einschreibbriefe kosteten das Doppelte. Für Waarenproben zahlte man ein Drittel des Briefportos, während das Drucksachenporto nach dem Satze von 2 Cents (1 Cent = 1,7 Pf.) für den Bogen berechnet wurde. 1826 kostete der einfache Brief von Luxemburg nach Amsterdam 40, nach Antwerpen, Brüssel, Rotterdam 30, nach Spa und Verviers 25, nach Bastogne 20, nach Arlon 10 Cents. Im Auslandsverkehre wurde aufser dem Porto bis zur Grenze noch das fremde Porto erhoben. Da in jedem Lande nach besonderen Grundsätzen taxirt wurde, so war die Berechnung des Portos für Sendungen nach dem Ausland und die Abrechnung mit den Nachbarländern keine einfache Sache.

Unter belgischer Herrschaft stockte der Verkehr in der von den deutschen Bundestruppen besetzt gehaltenen Hauptstadt fast ganz; die Geschäftsleute daselbst lieferten ihre Briefe zum gröfsten Theile bei dem belgischen Postamte der Nachbarstadt Eich ein. Nur mit dem holländischen Postamt in Arnheim unterhielt die Stadt Luxemburg einen Kartenschlufswechsel durch Vermittelung der preufsischen Militärpost Luxemburg-Trier.

C. Die luxemburgische Post seit 1839.

Auch nach der Einrichtung einer eigenen Regierung im Grofsherzogthume blieb die Stadt Luxemburg deutsche Bundesfestung. 1866 wurde sie von preufsischen Truppen besetzt gehalten. Durch den Vertrag vom 21. März 1867 verkaufte der König der Niederlande Luxemburg an Napoleon. Da Preufsen gegen die Abmachung Einsprache erhob, so entstand schon damals zwischen diesem und Frankreich eine kriegerische Spannung, die dadurch beseitigt wurde, dafs Frankreich auf die Erwerbung des Landes und Preufsen auf sein Besatzungsrecht verzichtete. Am 9. September 1867 verliefsen die letzten preufsischen Truppen die Festung. Hierdurch wurde zugleich einer eigenthümlichen Einrichtung, der preufsischen Militärpost in Luxemburg, ein Ende gemacht, die auf Grund des Vertrags vom 8. November 1816 ins Leben getreten war und ein eigenes Postamt in Luxemburg sowie die bereits erwähnte Reitpostverbindung mit Trier unterhalten hatte.

Nach Einsetzung der selbständigen Regierung 1839 hätte der Schaffung einer eigenen Postverwaltung in Luxemburg nichts im Wege gestanden. Man verhandelte jedoch zunächst mit Preufsen wegen Ausübung des Postdienstes im Grofsherzogthume durch die preufsische Postverwaltung. Der auf 12 Jahre berechnete Vertrag wurde durch die beiderseitigen Bevollmächtigten am 15. October 1840 in Berlin unterzeichnet. Neun Tage vorher (am 6. October) hatte aber Wilhelm I. von Holland abgedankt, und sein Nachfolger Wilhelm II. verweigerte die Anerkennung des Vertrags (vergl. Stephan, Geschichte der preufsischen Post, S. 523 ff.).

Am 1. Januar 1842 erhielt endlich das Grofsherzogthum, das damals 10 Postanstalten, nämlich die beiden Hauptämter *(perceptions)* in Luxemburg und Diekirch und die 8 Neben-Postanstalten *(distributions)* in Steinfort, Bettemburg, Mersch, Grevenmacher, Echternach, Remich, Wiltz und Clerveaux mit im Ganzen 39 Beamten und Unterbeamten besafs, eine eigene Postverwaltung. An ihrer Spitze stand ein Director, dem ein Controleur zur Ueberwachung des Dienstes beigegeben war. 1895 hatte Luxemburg mit Einschlufs des Telegraphen- und des Fernsprechamts der Hauptstadt 28 Verkehrsämter, 13 Postagenturen und 13 Posthülfstellen (Relais). Für den Packetdienst gab es aufserdem noch 25 von Eisenbahn-Stationsvorstehern verwaltete Agenturen an der Eisenbahn

und 2 an Landwegen. Das Gesammtpersonal bestand 1895 aus 392 Köpfen.

Im Postbeförderungsdienste traten unter den veränderten Verhältnissen der Neuzeit die Privat-Personenfuhrwerke und die Eisenbahnen an die Stelle der staatlichen Posten. Schon 1837 war den Personenfuhrunternehmern die Bedingung auferlegt worden, im Bedarfsfall auch die Postsachen von Postort zu Postort gegen Entschädigung zu befördern. Wir finden die ersten zu Postzwecken benutzten Privat-Personenfuhrwerke aber erst 1847 auf den Linien Luxemburg–Diedenhofen, Luxemburg–Arlon, Luxemburg–Grevenmacher, Luxemburg–Diekirch, Wiltz–Bastogne. 1895 hatte diese Beförderungsart so zugenommen, dafs die dadurch verursachten Kosten 102 125 Franken jährlich betrugen. Bahnposten wurden am 1. September 1875 auf der Nordlinie zwischen Luxemburg und Troisvierges (Ulflingen) eingerichtet und dem Postamt in Luxemburg Stadt unterstellt. Auf den Linien Luxemburg–Conz (Karthaus), Luxemburg–Diedenhofen–Metz und Luxemburg–Bettemburg (Longwy) wurde der Postdienst zufolge eines unterm 4. April 1873 abgeschlossenen Vertrags von der deutschen Reichs-Postverwaltung wahrgenommen. Am 1. Juli 1890 übernahm die luxemburgische Postverwaltung selbst den Bahnpostdienst auf den genannten Linien.

In den Tax- und Versendungsvorschriften erforderte in den letzten 50 Jahren der mächtige Verkehrsaufschwung zahlreiche Aenderungen und Verbesserungen sowie die Einführung neuer Dienstzweige — Packet-, Postanweisungsdienst u. s. w. — Die Verwaltung schaffte am 1. Januar 1846 im Briefverkehre die Entfernungsstufen ab. Das Porto betrug von da ab bis zum Gewichte von 10 g 6 Cents, von 10 bis 20 g 12 Cents, von 20 bis 30 g 18 Cents, von 30 bis 50 g 24 Cents u. s. w., für je 20 g 6 Cents mehr. Eine wesentliche Herabsetzung des Briefportos fand, nach verschiedenen vorhergegangenen Aenderungen, 1865 und 1873 statt; 1877 wurden die noch heute gültigen Taxen (bis 15 g 10 Centimen, über 15 bis 250 g 20 Centimen, über 250 bis 1000 g 35 Centimen, Einschreibgebühr 20 Centimen) eingeführt. Das Drucksachenporto wird seit 1867 nicht mehr nach der Bogenzahl, sondern nach dem Gewicht erhoben. Es beträgt je nach der Gattung der Drucksachen 1 oder 2 Centimen für je 50 g. Waarenproben kosten 10 Centimen bis zum Meistgewichte von 350 g.

Eilsendungen wurden 1865, Postkarten 1870, Postkarten mit Antwort 1873, Nachnahmebriefe und Postaufträge 1877 eingeführt; Postanweisungen waren schon seit dem 1. Juli 1866 zulässig.

Die im Jahre 1884 eingeführten Postbons lauten über 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 oder 10 Franken; sie dienen zur Uebermittelung kleinerer Geldbeträge, wobei die Centimenbeträge in Freimarken aufzukleben sind. Das Porto beträgt bis 5 Franken 5 Centimen, für höhere Beträge 10 Centimen. Der Absender hat den Bon auf seine Kosten dem Empfänger zuzusenden. Letzterer quittirt über den Betrag und hebt ihn bei der Postanstalt ab. Die Gültigkeitsdauer der Postbons beträgt 3 Monate, kann aber gegen nochmalige Zahlung der Gebühr verlängert werden. Sie haben eine wesentliche Verbreitung nicht gefunden.

Der Zeitungsdienst war in früheren Jahrhunderten, wie auch anderwärts, Privatsache der Postmeister. Später, als die Staatspost die Zeitungsbeförderung übernahm, verblieb den Postbeamten immer noch ein Theil der Einnahme. In Luxemburg erhielten 1835 die betheiligten Beamten die Hälfte des Zeitungsportos; 10 Jahre später aber wurde diese Nebeneinnahme abgeschafft, ohne dafs man die Beamten, wie dies z. B. 1825 in Preufsen bei Gelegenheit der Uebernahme des Zeitungsdienstes durch den Staat geschehen ist, auf sonstige Weise schadlos gehalten hätte. Ueber den jetzigen

Zeitungstarif haben wir auf S. 144 des Archivs von 1899 Mittheilung gemacht, der nachzutragen ist, dafs aufsergewöhnliche Beilagen 1 Centime für je 50 g kosten.

Der Packetdienst wurde durch Gesetz vom 31. Mai 1873 eingeführt. Zugelassen sind Packete bis 50 kg. Das Porto betrug Anfangs 5 Centimen für jedes Kilogramm, mindestens aber 30 Centimen. Gegenwärtig werden für Packete bis 5 kg 25 Centimen (unfrankirt 35 Centimen) und für jedes weitere Kilogramm 5 Centimen erhoben. Sperrgut kostet 50 pCt. Zuschlag. Die Versicherungsgebühr beträgt 10 Centimen für je 200 Franken, die Nachnahmegebühr 10 Centimen für je 10 Franken, mindestens aber 20 Centimen. Zunächst beschränkte sich die Postbeförderung der Packete auf die Eisenbahnlinien der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn. Wegen der Weiterbeförderung mufste der Absender oder der Empfänger mit einem Privatunternehmer in Verbindung treten. Erst vom 1. Januar 1874 ab wurde der Packetdienst auf alle Postanstalten des Landes ausgedehnt, wobei die Postverwaltung sich ebenfalls die Mitwirkung der Privatfuhrunternehmer sicherte. Durch Vertrag vom 6. August 1874 übernahm auch die Prinz Heinrich-Bahn die Verpflichtung, Postpäckereien zu befördern.

Die ersten Briefmarken gelangten 1852 zur Ausgabe. Man stellte Marken zu 10 Centimen (in Schwarzdruck) und zu 1 Silbergroschen oder $12^1/_2$ Centimen (in Rosadruck) her, da im Inlande sowie im Verkehre mit Frankreich, Belgien und den Niederlanden Portostufen zu 10 Centimen, im Verkehre mit Deutschland, Oesterreich und Frankreich aber solche zu $12^1/_2$ und zu 25 Centimen bestanden. Zeichnung und Werthbeträge unterlagen im Laufe der Zeit vielfachen Aenderungen. Da nach dem Weltpostvertrage die Frankirung mit Marken vorgeschrieben ist, so werden den die Portofreiheit auch für den Auslandsverkehr geniefsenden Behörden für diesen Verkehr Marken mit dem Ueberdruck »S. P.« *(service public)* geliefert. Postkarten mit eingedrucktem Werthstempel erschienen zuerst am 16. Juni 1874. Doppelkarten zu 5 + 5 Centimen und zu $6 + 6^1/_2$ Centimen (für den deutschen Verkehr) wurden im August desselben Jahres ausgegeben.

Die Beziehungen zum Auslande waren vor Gründung des Weltpostvereins sehr vielgestaltig. Erleichternde Abmachungen bestanden für den Postverkehr mit Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Frankreich. Luxemburg schlofs sich in den postalischen Einrichtungen namentlich seinem deutschen Nachbar an; lange Zeit gehörte es zu der deutsch-österreichischen Verkehrsgemeinschaft. Unterm 23. November 1867 kam ein Postvertrag zwischen Luxemburg und dem Norddeutschen Bunde zu Stande, der die Abschaffung der Transitgebühren, die Einführung der Postanweisungen, die Aufhebung der Entfernungsstufen und ein einheitliches Briefporto von 1 Silbergroschen für Briefe bis 1 Loth und von 2 Silbergroschen für solche von mehr als 1 Loth bis 15 Loth sowie ermäfsigte Taxen für Drucksachen u. s. w. brachte. Bekanntlich ist dieses niedrige Porto seit dem 1. Mai 1878 wieder abgeschafft. Hiermit hatte es folgende Bewandtnifs: Nach dem Vertrage vom 19. Juni 1872 sollte jede Verwaltung im Wechselverkehre das von ihr erhobene Porto und Franko behalten, Luxemburg aber wegen der auf sein Gebiet entfallenden verhältnifsmäfsig kurzen Beförderungsstrecken von seinem Antheil ein Drittel an Deutschland abgeben. Diese Abmachung wurde von der luxemburgischen Postverwaltung lästig empfunden, da sie jährlich über 15 000 Franken an Deutschland herauszuzahlen hatte. Als daher 1874 der Berner Allgemeine Postvereinsvertrag abgeschlossen worden war, der solche Entschädigungen nicht kannte, benutzte Luxemburg Angesichts der Weigerung Deutschlands, bei den niedrigen Taxen auf jenes Drittel zu verzichten, die Gelegenheit, das be-

sondere Uebereinkommen zu lösen. Es gelten daher seit 1878 im deutsch-luxemburgischen Briefverkehre die Weltpostvereins-Taxen. Luxemburg gehört mit zu den Gründern des Weltpostvereins. Da dessen Festsetzungen unseren Lesern bekannt sind, so genügt es zu bemerken, dafs Luxemburg nicht blos dem Hauptvertrage, sondern auch den Nebenabkommen, und zwar auch demjenigen, betreffend die Einführung von Ausweisbüchern *(livrets d'identité)*, beigetreten ist.

Ein Lieblingswunsch der luxemburgischen Postverwaltung ist die Einführung internationaler Postfreimarken zu 5 und 25 Centimen. Ihre desfallsigen Anträge auf den Congressen zu Wien und Washington haben jedoch eine Mehrheit nicht gefunden.

Während die Einnahmen der luxemburgischen Postverwaltung im Jahre 1842 nur 58 890 Franken und die Ausgaben 50 857 Franken betrugen, schliefst das Jahr 1895 mit 888 550 Franken Einnahme und 1 011 016 Franken Ausgabe ab. Seit 1886 stets und auch schon in einzelnen Jahren vorher haben die Ausgaben die Einnahmen überstiegen. Dies wird auf den Ausbau des Telegraphen- und Fernsprechnetzes, auf verbesserte Verkehrseinrichtungen, auf die Portofreiheiten, auf Besoldungserhöhungen u. s. w. zurückgeführt.

Im Jahre 1860 wurden im Grofsherzogthum nur 425 313 Briefsendungen und 146 Werthsendungen nach anderen Orten des Ländchens aufgegeben. Eine Vergleichung des Inlandsverkehrs der Jahre 1878 und 1895 ergiebt folgendes Bild:

	1878		1895	
	Stück	Franken	Stück	Franken
Briefsendungen	3 290 960	—	6 006 647	—
Postanweisungen	31 745	3 297 986	103 172	11 809 983
Postbons	—	—	131	—
Postaufträge	5 357	247 772	60 205	3 962 669
Nachnahmebriefe	374	?	4 673	?
Sendungen mit Werthangabe	3 398	6 692 046	6 796	16 741 119
Packete ohne Werthangabe	33 725	—	126 420	—

Der Auslandsverkehr betrug im Jahre 1895:

	nach dem Auslande		aus dem Auslande	
	Stück	Franken	Stück	Franken
Briefsendungen	2 098 330	—	3 242 145	—
Postanweisungen	118 139	15 570 673	58 374	5 180 971
Postaufträge	3 874	466 449	27 713	3 567 146
Nachnahmebriefe	214	4 383	2 824	160 189
Werthsendungen	7 612	7 456 093	11 144	10 692 457
Packete ohne Werthangabe	74 509	—	149 545	—

Der Postverkehr Luxemburgs ist also beträchtlich gestiegen. Der Auslandsverkehr zeigt ein Ueberwiegen der ankommenden über die abgehenden Sendungen. Nur bei den Postanweisungen ist es umgekehrt. Dies mag darin seinen Grund haben, dafs Luxemburg seinen Bedarf an Industrieerzeugnissen zum Theil im Auslande decken mufs. An dem gesammten Auslandsverkehr ist Deutschland in hervorragendem Mafse (meist mit weit über 50 pCt.) betheiligt. Dann folgen Belgien und Frankreich.

II. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

Der elektrische Telegraph wurde im Jahre 1855, und zwar durch Preufsen, auf der Strecke Trier–Luxemburg ein-

geführt; preufsische Telegraphenbeamte erhielten in Luxemburg ihren Wohnsitz. Die Telegrammgebühr war sehr hoch; sie betrug bis zu 25 Wörtern je nach der Entfernung 2,50 bis 17,50 Franken. Es bestanden 7 Zonen. In der 1. lag Trier, in der 2. u. A. Cöln, in der 3. Cassel, in der 4. Leipzig, in der 5. Berlin, in der 6. Breslau und Bromberg, in der 7. Königsberg. Die bezeichnete Telegraphenlinie wurde 1867 nach dem Abzuge der preufsischen Truppen aus Luxemburg von der Grofsherzoglichen Regierung erworben, nachdem diese schon 1862 an der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn nach Frankreich und Belgien zu eigene Linien erbaut und in Betrieb genommen hatte. Weitere Linien folgten. Nach Einführung des Fernsprechdienstes 1884 wurde das bis dahin auf die gröfseren Orte beschränkt gebliebene Leitungsnetz auf sämmtliche Postagenturen und verschiedene Hülfstellen ausgedehnt.

Das Personal der Telegraphenverwaltung bestand 1871 aus 12 Personen, da nur in der Hauptstadt ein selbständiges Telegraphenamt vorhanden war, während im Lande der Telegraphendienst von den Post- und Eisenbahnbeamten mit wahrgenommen wurde. Bei der Vereinigung der Telegraphenverwaltung mit der Post im Jahre 1883 erhielt der Telegraphendirector den Titel eines Telegrapheninspectors. 1895 waren 557 km Telegraphenlinien mit 974 km Leitungen vorhanden. Die Telegrammgebühr wurde bei Eröffnung der Staatsleitungen auf 1,50 Franken für die ersten 20 Wörter und auf 75 Centimen für jede weitere Reihe von 10 Wörtern festgesetzt. Nach verschiedenen Aenderungen des Tarifs wurde 1886 eine reine Worttaxe zu $3\frac{1}{2}$ Centimen für das Wort mit einer Mindestgebühr von 35 Centimen für jedes Telegramm eingeführt. Seit 1883 sind zur Frankirung der Telegramme besondere Freimarken im Gebrauche. Die Gebührenfreiheit für Telegramme in öffentlichen Angelegenheiten ist eine ziemlich ausgedehnte. Ein Gesetz vom 20. Februar 1884 stellt das Staatsmonopol für Telegraphen- und Fernsprechwesen fest; auch legt es den Grundbesitzern die Verpflichtung auf, die Aufstellung von Telegraphenstangen und die Führung von ober- und unterirdischen Leitungen gegen Entschädigung zu dulden.

Für den Auslandsverkehr schlofs sich Luxemburg dem zwischen Belgien, Frankreich und Preufsen unterm 30. Juni 1858 zu Stande gekommenen Vertrag an; für den Grenzverkehr mit Belgien und Frankreich wurden 1862 und 1863 ermäfsigte Taxen vereinbart. Dem im Jahre 1865 in Paris gegründeten Internationalen Telegraphenvereine trat Luxemburg 1866 bei. Mit Deutschland, Belgien und Frankreich unterhält es engere Beziehungen, die durch besondere Abmachungen geregelt sind.

Die Ausgaben der selbständigen Telegraphenverwaltung waren stets höher als die Einnahmen. Befördert wurden im Inland 1867 3594 Telegramme, 1870 12 247, 1880 26 150, 1890 23 447 und 1895 26 992 Telegramme. Der Inlandsverkehr ist also seit 1880 nicht gestiegen. Die Zahl der 1895 nach dem Auslande beförderten Telegramme betrug 48 587 Stück, die Zahl der vom Ausland eingegangenen 44 248 Stück. Der Auslandsverkehr ist demnach nicht unwesentlich stärker als der Inlandsverkehr.

Der Fernsprechdienst in der Stadt Luxemburg wurde Anfangs von den Post- und Telegraphenbeamten mit wahrgenommen; seit 1893 besteht ein besonderes Fernsprechamt. Wegen der Gebühren vergl. Archiv für 1899, Ergänzungsheft zu Nr. 6, S. 302/303. Ende 1895 gab es 58 Fernsprechnetze mit 709 km Linie und 2669 km Leitungen, die innerhalb 11 Jahren mit einem Gesammtkostenaufwande von 573 742 Franken hergestellt waren. Die Zahl der Theilnehmer betrug 1171, die Zahl der Verbindungen im Laufe des Jahres 1895 im Ganzen 1 834 256.

Zum Schlusse erwähnen wir noch eine seit dem 1. Dezember 1892 mit der luxemburgischen Post- und Telegraphenverwaltung verbundene sociale Einrichtung: den Arbeitsnachweis *(Bourse du Travail)*. Es bestehen ein Haupt-Arbeitsnachweis *(Bourse générale)* für das ganze Land und örtliche Arbeitsnachweise *(Bourses particulières)*, die nur den Geschäftsbereich der einzelnen Postanstalten umfassen. Am Dienste nehmen 52 Postanstalten Theil. Die Arbeitsangebote und die Arbeitsgesuche sind mittelst frankirter Postkarten, die einen besonderen Vordruck tragen, an das Postamt in Luxemburg Stadt oder an die betreffende Orts-Postanstalt zu richten; eine weitere Gebühr kommt nicht zur Erhebung. Die auf Grund der Anmeldungen aufgestellten Listen der *Bourse générale* werden nicht blos bei jenen 52 Postanstalten, sondern auch bei den (101) Eisenbahnstationen des Landes veröffentlicht. Ferner werden die Listen alle Sonnabende in einer Auflage von 2180 Exemplaren an die Hotels, Restaurants, Gastwirthschaften und Cafés des Landes vertheilt. Die Postanstalten erhalten tägliche Berichtigungsbogen zu den Wochenlisten. Im Jahre 1897 wurden 420 Arbeitsgesuche und 2261 Angebote für 3420 Arbeiter aufgenommen. Erledigt wurden 474 Arbeitsgesuche und 2390 Angebote für 3444 Arbeiter. Die Anmeldungen werden so lange veröffentlicht, bis sie mittelst (portofreier) Postkarte als erledigt bezeichnet werden.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft in Hamburg. Nachdem Versuche, von den Schiffen der Austral-Linie auch Brisbane anlaufen zu lassen, ein befriedigendes Ergebnifs gehabt haben, wird beabsichtigt, für den Verkehr nach Brisbane und anderen Häfen Queenslands eine selbständige Linie mit vierwöchentlichen Abfahrten einzurichten; die Schiffe werden auf der Rückreise über Java geleitet werden, wodurch eine Verbesserung der Verbindung mit Java erzielt wird. Die Schiffe der Austral-Linie, welche auf der Ausreise über Kapstadt und Port Elizabeth fahren, haben in Folge des Krieges in Südafrika zwar verschiedentlich Verzögerungen erfahren, sie sind aber unbelästigt geblieben. Von der geplanten Einrichtung einer deutschen Reichs-Postdampferlinie nach dem Kaplande befürchtet die Gesellschaft keine Beeinträchtigung ihrer Interessen, sie erhofft im Gegentheile daraus eine weitere und schnellere Hebung des Verkehrs im Allgemeinen und in Folge dessen auch eine Steigerung ihres Antheils an der Beförderung. Um den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, hat die Gesellschaft fünf neue Dampfer in Bestellung gegeben, welche die Namen »Bergedorf«, »Offenbach«, »Magdeburg«, »Kiel« und »Apolda« führen, je über 5000 Registertons halten und im März, Juli, August, October 1900 und Juni 1901 geliefert werden sollen. Nach Einstellung dieser Dampfer wird die Flotte der Gesellschaft aus 20 Schiffen mit rund 91 000 Registertons bestehen. Aus Anlafs der Vergröfserung der Flotte und der Ausdehnung des Betriebs ist in der Generalversammlung am 20. Juli 1899 die Erhöhung des Grundkapitals von 6 auf 9 Millionen Mark beschlossen worden.

Das Ergebnifs des Jahres 1899 ist als recht günstig zu bezeichnen, sowohl auf der Linie nach Australien, als auf der Linie nach Java hat sich der Verkehr andauernd gehoben. Die

Einnahmen betrugen 1 334 611 Mark 34 Pf. und setzten sich aus 1 259 885 Mark 40 Pf. Betriebsgewinn, 71 536 Mark 30 Pf. Zinsen und 3189 Mark 64 Pf. Kursgewinn zusammen. Nach Abzug der Anleihezinsen, Unkosten, Einkommensteuer und der Beiträge an die See-Berufsgenossenschaft und zur Invalidenversicherung verblieb ein Ueberschufs von 1 171 892 Mark 50 Pf., über den, wie folgt, verfügt worden ist: Rücklage auf Reparatur-Conto 500 000 Mark, zum Reservefonds 33 594 Mark 63 Pf., Gewinn-Antheil des Aufsichtsraths 38 297 Mark 87 Pf., 10 v. H. Dividende an die Actionäre 600 000 Mark. Aus dem durch die Begebung von neuen Actien im Betrage von 3 Millionen Mark zum Kurse von 117 ½ v. H. erzielten Gewinne wurde dem Reservefonds noch eine weitere aufsergewöhnliche Verstärkung von 450 000 Mark zugeführt.

Kabel. Unterbrechungen des Swakopmund-Kabels. Im April 1899 hat Deutsch-Südwestafrika dadurch Anschlufs an das Welt-Telegraphennetz erhalten, dafs von dem Kabel Mossamedes–Kapstadt eine Abzweigung nach Swakopmund gelegt worden ist. Das Zweigkabel ist einige Seemeilen nördlich von der sogenannten Pelikanspitze, welche den äufsersten Punkt der die Walfischbay einschliefsenden Landzunge bildet, in der Richtung der genannten Bay nach der Küste geführt.

Bereits am 15. Mai trat eine Unterbrechung der Verbindung auf. Der Fehler wurde im Seekabel bei der Pelikanspitze gefunden. Beim Aufnehmen des fehlerhaften Stückes zeigte sich das Kabel mit einer 30 cm starken zähen Schlammhülle umgeben. Die Ursache der Unterbrechung konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Da die Führung des Kabels dicht bei der Pelikanspitze, die infolge ihrer natürlichen Lage ebenso wie die der Walfischbay als Schutzwall dienende Landzunge der Brandung des Ozeans besonders ausgesetzt ist, nicht sicher genug erschien, so wurde es in einem Bogen nördlicher verlegt.

Trotz dieser Vorsichtsmafsregel war das Kabel schon wenige Wochen nach der ersten Instandsetzung von neuem gestört. Der Fehler lag wiederum in der Nähe der Pelikanspitze. Das Kabel fand sich wie das erste Mal in gleichmäfsigem Schlammboden eingebettet und wurde darin so festgehalten, dafs es dem Suchanker nicht nachgab und zerrifs, ehe noch das Kabelschiff zum Stehen gebracht werden konnte. Die genaue Besichtigung der eigentlichen, nach mannigfachen Mühen zu Tage gebrachten Fehlerstelle ergab, dafs das Kabel durch eine Kraft, die allmählich gewirkt haben mufste, zunächst gedehnt und verdreht und erst später gebrochen war. Diese Erscheinung läfst sich nur aus Bewegungen des Schlammbodens bei sehr stürmischem Wetter erklären. In der That beobachtete der Capitän des Kabeldampfers einige Tage später an der Pelikanspitze bei heftigem Unwetter eine schwere Brandung, deren Wirkung, wie die Färbung des Wassers bewies, sich bis auf den Meeresboden erstreckte. In 3 Seemeilen Entfernung davon fand der Capitän über dem Kabel eine zweite Stelle mit einer Wassertiefe von etwa 45 m, wo die Gewalt der Wellen gleichfalls den schlammigen Meeresboden aufwühlte.

Das Kabel ist bei seiner zweiten Instandsetzung um einige Seemeilen verlängert und noch weiter nördlich von der Pelikanspitze ausgelegt worden. Es mufs abgewartet werden, ob die neue Kabellage geeignet ist, Unterbrechungen ähnlicher Art künftig zu verhüten. Bis jetzt ist keine weitere Störung aufgetreten.

Telegraphie ohne Draht. Am 28. Februar haben zwischen dem auf der Ausreise nach New-York befindlichen Norddeutschen Lloyddampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse« und dem elektrischen Leuchtthurm auf Borkum Versuche mit der Telegraphie ohne Draht unter Anwendung von Marconi-Apparaten stattgefunden.

Die auf dem elektrischen Leuchtthurm eingerichtete Station erhielt die ersten leserlichen Morsezeichen vom Dampfer, als er noch 35 Seemeilen gleich rund 65 km von Borkum entfernt war. In der Richtung vom Leuchtthurme nach dem Dampfer hin konnten bei dieser Entfernung noch keine Zeichen übermittelt werden. Je mehr der Dampfer sich der Insel näherte, desto besser ging die Zeichenübermittelung von statten. Ein ordnungsmäfsiger Telegrammwechsel konnte jedoch erst in einer Entfernung von 18 Seemeilen gleich rund 34 km stattfinden. Die bei der Auswechselung von zwei Telegrammen erzielte Morseschrift war gut, nur einzelne Striche sind gebrochen angekommen.

Weitere Versuche mit der Telegraphie ohne Draht werden demnächst zwischen der Station auf dem elektrischen Leuchtthurme Borkum und einer Station auf dem Feuerschiffe Borkum Riff angestellt werden.

Das Verkehrswesen im deutschen Schutzgebiete Kiautschou. Ueber das Verkehrswesen in unserem Schutzgebiete Kiautschou entnehmen wir der vom Reichs-Marineamte bearbeiteten Denkschrift über die Entwickelung dieses Schutzgebiets vom October 1898 bis October 1899 folgende Mittheilungen. Der Hauptverkehr in unserem Schutzgebiete wickelt sich zur Zeit noch mittelst der Dampfer der subventionirten Linie der Rhederei M. Jebsen in Apenrade ab. Diese Schiffe verkehren von Shanghai aus alle 4 bis 6 Tage über Tsingtau und Tschifu nach Tientsin und zurück. Ihr Fahrplan wird thunlichst so eingerichtet, dafs sie in Shanghai Anschlufs an die grofsen europäischen Linien, in erster Reihe an die deutschen Reichs-Postdampfer haben.

Von fremden Dampfschiffunternehmungen sind besonders die Rhederei Butterfield and Swire und die russische Gesellschaft »Russian Steam Navigation in The East« betheiligt. In der Zeit vom 1. October 1898 bis 15. September 1899 hat sich der Schiffsverkehr im Hafen von Tsingtau, wie folgt, gestaltet:

Deutsche Schiffe	110 Dampfer,	3 Segler,
Schiffe anderer Nationen	57 -	6 -
zusammen ...	167 Dampfer,	9 Segler.

Der Postdienst des Schutzgebiets wird von der deutschen Postagentur in Tsingtau (früher Tsingtanfort) wahrgenommen, über deren Einrichtung und Geschäftsbefugnisse wir im Archiv von 1898, S. 154. berichtet haben. Die Postverbindungen des Schutzgebiets werden durch die bereits erwähnte subventionirte deutsche Dampferlinie hergestellt. Daneben wird ein neuerdings zwischen Tsingtau und Shanghai einmal wöchentlich verkehrender Dampfer der China Navigation Company in Shanghai zur Postbeförderung benutzt. Das Personal der deutschen Postagentur besteht aus einem Vorsteher (Ober-Postassistenten) einem Postassistenten, einem Leitungsaufseher und fünf chinesischen Unterbeamten*).

Am 1. Juni 1899 ist in Tsingtau

*) Inzwischen ist in Folge der Zunahme des Verkehrs bereits die Entsendung eines weiteren Postassistenten erforderlich geworden, so dafs nunmehr drei Beamte bei der Postagentur thätig sind.

eine Stadt-Fernsprecheinrichtung nebst einer öffentlichen Fernsprechstelle eröffnet worden; Ende Juni waren bereits 26 Theilnehmer angeschlossen. Aufserdem besteht für die Zwecke des Gouvernements eine besondere Fernsprechanlage mit 21 Betriebsstellen, die ebenfalls an die Stadt-Fernsprecheinrichtung angeschlossen ist.

Der Telegraphenverkehr in Tsingtau wird von der einstweilen dort belassenen Telegraphenstation der Chinese Imperial Telegraph Company abgewickelt. Letztere besitzt sämmtliche Land-Telegraphenlinien in China und vermittelt für Tsingtau den chinesischen und den ausländischen Verkehr.

Der Verkehrsumfang der Postagentur Tsingtau für die Zeit vom 1. Juli 1898 bis Ende Juni 1899 ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen.

	Eingegangen	Aufgegeben	Zusammen
Briefsendungen	191 724	236 288	428 012
Packetsendungen	1 158	306	1 464
Postanweisungen	1 139	1 949	3 088.

Der Zeitungsverkehr umfafste 406 Exemplare mit 13 120 Nummern. Die Zahl der vom 1. Juni 1899 bis 30. Juni 1899 vermittelten Gespräche betrug 2160.

Die Postverbindungen nach dem Inneren der Provinz Schantung werden einstweilen durch chinesische Botenposten unterhalten. Dies wird sich jedoch ändern, sobald die in Aussicht genommene Eisenbahnverbindung zwischen Tschingtau und dem Inneren der Provinz Schantung hergestellt sein wird. Unterm 1. Juni 1899 nämlich ist einem Syndikate vom Reichskanzler für eine zu bildende deutsch-chinesische Actiengesellschaft die Concession zum Baue und Betrieb einer Eisenbahn von Tsingtau über Wei-hsien nach Tsinan-fu, der Provinzial-Hauptstadt von Schantung, nebst einer Zweigbahn nach Po-schan verliehen worden. Diese am 15. Juni 1899 unter der Firma »Schantung-Eisenbahngesellschaft« errichtete Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin. Die im Archiv von 1899, S. 713 angedeutete Verlegung des Sitzes nach Tsingtau ist in die Wege geleitet. Die vorbezeichneten Bahnen müssen innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren, die Bahnstrecke von Tsingtau nach Wei-hsien mufs bereits innerhalb dreier Jahre erbaut und in Betrieb genommen sein. Die Gesammtstrecke dieser Linien umfafst rund 450 km, die Theilstrecke Tsingtau—Wei-hsien rund 180 km. Bei Feststellung der Bahnlinien ist der bestthunlichste Anschlufs der wichtigsten Kohlenreviere im Norden der Provinz Schantung und der bedeutendsten Ortschaften zwischen Tsingtau und Tsinan-fu vorgesehen. Die Bahn wird eingleisig mit der Normalspurweite von 1,435 m hergestellt; jedoch ist der Grunderwerb für ein Doppelgleis erfolgt. Tsingtau wird zwei Bahnhöfe erhalten: einen Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe des im Baue befindlichen grofsen Hafens und einen Stadtbahnhof in der Nähe der Tsingtaubucht.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 8. BERLIN, APRIL. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

34. Gerichtliche Entscheidung, betreffend die Errichtung von Privat-Fernsprechanlagen zur Verbindung mehrerer zu einem Betriebe vereinigter Grundstücke.

Nach §. 3,3 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 können ohne Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden:

> »Telegraphenanlagen zwischen mehreren, einem Besitzer gehörigen oder zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken, deren keines von dem anderen über 25 km in der Luftlinie entfernt ist, wenn diese Anlagen ausschliefslich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind.«

Diese Vorschriften sind in einem Rechtsfalle zur Anwendung gekommen, welcher von dem Vereine Rh. Tafelglashütten, H. Sch. u. Co. in S. als Kläger gegen den Reichs-Postfiskus als Beklagten bei dem Landgericht in Trier anhängig gemacht und sowohl von diesem Gericht als in der Berufungsinstanz von dem Oberlandesgericht in Cöln zu Gunsten der Reichs-Postverwaltung entschieden worden ist.

Der genannte Verein ist eine offene Handelsgesellschaft, zu der sich mehrere Eigenthümer von Glashütten in S. und in der Umgebung zusammengeschlossen haben. Nach dem Gesellschaftsvertrage bezweckt der Verein den gemeinschaftlichen Verkauf be-

stimmter, auf den einzelnen Hütten hergestellter Arten von Glaswaaren innerhalb des deutschen Zollgebiets, während der Vertrieb der übrigen Erzeugnisse der Hütten im Zollinlande sowie aller Erzeugnisse ohne Unterschied im Zollauslande jeder Hütte überlassen bleibt.

Die Gesellschaft hat in S. in gemietheten Räumen ein Büreau eingerichtet, wo die eingehenden Bestellungen gesammelt und nach bestimmten Verhältnifszahlen auf die einzelnen Theilhaber vertheilt werden.

Zur Erleichterung des Geschäftsverkehrs hatte der Verein im Jahre 1897 die Herstellung einer Privat-Fernsprechanlage in Aussicht genommen, durch die sechs der Hütten mit dem Vereinsbüreau in Verbindung gebracht werden sollten. Hierbei war es nicht ausgeschlossen, dafs durch Verbindung in der im Vereinsbüreau einzurichtenden Centrale auch die Hütten unter einander in Verkehr treten konnten. Zu einer derart umfangreichen Privatanlage zwischen mehreren, verschiedenen Besitzern gehörigen und — nach Auffassung der Reichs-Postverwaltung — nicht zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken konnte die Reichs-Postverwaltung aus grundsätzlichen Rücksichten die nach §. 3 des Reichs-Telegraphengesetzes erforderliche Genehmigung des Reichs nicht ertheilen. Um jedoch den Interessenten die angestrebte Fernsprechverbindung zu ermöglichen, erbot sich die Reichs-Postverwaltung zur Herstellung einer Stadt-Fernsprecheinrichtung in S. ohne Inanspruchnahme einer Mindestzahl von Theilnehmern. Da aber der Verein Rh. Tafelglashütten gegen den Einspruch der Reichs-Postverwaltung die geplante Fernsprechanlage zur Ausführung brachte und in Betrieb setzte, so veranlafste die Ober-Postdirection auf Anweisung des Reichs-Postamts die Aufserbetriebsetzung im Zwangsweg auf Grund des §. 11 des Reichs-Telegraphengesetzes, wobei folgende Erwägungen bestimmend waren:

Die durch Fernsprechleitungen verbundenen Grundstücke gehören weder einem Besitzer noch sind sie zu einem Betriebe vereinigt. Das Vereinsbüreau befindet sich in einem Hause in S., räumlich getrennt von den Hüttengrundstücken, in angemietheten Räumen. Die Hüttengrundstücke gehören nicht dem Vereine, sondern den einzelnen Vereinsmitgliedern oder den durch diese vertretenen Handelsfirmen. Das Grundstück, auf dem sich die Geschäftsräume des Vereins befinden, ist als solches mit den Hüttengrundstücken nicht zu einem Betriebe vereinigt, weil der Verein nur bestimmte Räume des Grundstücks benutzt, in dessen übrigen Räumen noch andere Geschäfte untergebracht sind. Auch sind der Verein und die einzelnen Hütten überhaupt nicht zu einem Betriebe vereinigt, da der Verein lediglich den gemeinsamen Verkauf eines bestimmten Erzeugnisses der ihm beigetretenen Glashütten innerhalb des deutschen Zollgebiets bezweckt, während im Uebrigen die Hütten vollständig unabhängig vom Vereine sind. Letztere stellen insbesondere aufser den vom Vereine vertriebenen Artikeln noch andere Glaswaaren her, die ebenso wie die für das Zollausland bestimmten Erzeugnisse der erstgenannten Art ohne Mitwirkung des Vereins vertrieben werden. Die Aufgabe des Vereins besteht also lediglich in dem Verkauf eines einzelnen Erzeugnisses der Hütten innerhalb eines begrenzten Gebiets. Aus diesen Gründen konnte nicht anerkannt werden, dafs die Geschäftsräume des Vereins mit den einzelnen Hütten zu einem Betriebe vereinigt, dafs also die Voraussetzungen des §. 3,3b des Reichs-Telegraphengesetzes erfüllt seien.

Endlich setzt der angezogene Gesetzesparagraph voraus, dafs eine Fernsprechanlage ausschliefslich für den beschränkten Verkehr der angeschlossenen Grundstücke bestimmt ist, d. h. im vorliegenden Falle, dafs die einzelnen vertretungsberechtigten Mit-

glieder der Firma von ihren Geschäftsräumen aus mit dem gemeinsamen Firmenlokal ausschliefslich Gespräche über den Verkauf der von dem Vereine vertriebenen Glassorten führten. Eine Controle hierüber war aber nicht möglich. Wenn auch nicht nachgewiesen werden konnte, dafs ein Mifsbrauch stattfand, so verlangt doch das Gesetz die objective Unmöglichkeit, dafs ein anderer Verkehr als der den angeschlossenen Grundstücken entsprechende stattfinden kann.

Hiernach war die Genehmigung des Reichs für die Errichtung und den Betrieb der Anlage erforderlich und, da die Genehmigung nicht ertheilt wurde, die Herstellung der Anlage zu unterlassen.

Wegen der Aufserbetriebsetzung ihrer Privat-Fernsprechanlage erhoben sämmtliche Mitglieder des Vereins Rh. Tafelglashütten, H. Sch. u. Co. gegen die Reichs-Postverwaltung bei dem Landgericht in Trier Klage und beantragten: die Postverwaltung zur Wiederherstellung der zerstörten Leitung zu verurtheilen und ihr weitere Störung zu verbieten. Die Klage ist von dem genannten Gericht als unbegründet mit Kostenfolge zurückgewiesen worden. Aus der Urtheilsbegründung heben wir Folgendes hervor.

Bei den Ausnahmen unter Nr. 3 im §. 3 des Telegraphengesetzes ist das entscheidende Gewicht nicht auf das Eigenthum an den in Frage kommenden Grundstücken, sondern darauf gelegt, ob die Telegraphenanlage dazu bestimmt ist, dem der Benutzung des Grundstücks entsprechenden Verkehre zu dienen, und ob, wenn es sich um mehrere Grundstücke handelt, diese zu einem Betriebe vereinigt sind.

Bei der Prüfung dieser Frage ist eine Interpretation dieser Worte »zu einem Betriebe vereinigt« nicht zu umgehen. Der Gesetzgeber bedient sich nicht der Worte »zu einem Betriebe verbunden«, sondern wählt das Wort »vereinigt«. Nach der grammatikalischen Auslegung bedeutet »vereinigen« so viel wie zu einem Kollektivbegriffe, zu einem sich als Einheit darstellenden Ganzen zusammenfassen, aus mehreren Personen oder Gegenständen begrifflich eines machen. Der Ausdruck »vereinigen« ist daher enger und bedeutet eine innigere Zusammenfassung als »verbinden«.

Auf zwei oder mehrere Grundstücke angewendet, bedeutet vereinigen, dafs die Grundstücke in ein solches Verhältnifs zu einander gebracht werden, dafs sie, abgesehen von ihrer etwaigen räumlichen Trennung, wirthschaftlich als ein Grundstück erscheinen und benutzt werden und das eine als Theil oder Zubehör des anderen sich darstellt. Zu einem Betriebe vereinigt sind zwei oder mehr Grundstücke nur dann, wenn der Betrieb ihnen in gleichem Mafse gemeinsam ist, wenn der Betrieb die einzelnen Grundstücke in einem solchen Grade umfafst, dafs die wirthschaftliche Einheit des Betriebs durch die Trennung eines Grundstücks von ihm eine wesentliche Einschränkung erfährt. Wenn die Motive zu dem Telegraphengesetze durch Hervorhebung des Druckes auf das Wort »einem« vor »Betriebe« einen besonderen Ton legen, so ist damit zum Ausdrucke gebracht, dafs ein und derselbe Betrieb den vereinigten Grundstücken gemeinsam sein mufs.

Dafs man genöthigt ist, in dieser Weise den Text des Gesetzes auszulegen, ergiebt sich noch aus Folgendem. Nach allgemeiner Rechtsregel sind Ausnahmen von allgemeinen Rechtsgrundsätzen in ihrer engsten Bedeutung aufzufassen. Wenn schon dieses auf dem Gebiete des Privatrechts gilt, so mufs es umsomehr auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes angewendet werden. Es ist anzunehmen, dafs der Gesetzgeber von dem Reichsregale des Telegraphenwesens nur solche Ausnahmen hat zulassen wollen, für welche sich das zwingende Bedürfnifs auf dem Gebiete des Verkehrslebens herausgebildet hatte.

Die Kläger aber wollten die Worte »zu einem Betriebe vereinigt« aus-

dehnend auslegen, indem sie behaupteten, dafs es genüge, wenn die Grundstücke zu irgend einem Betriebe verbunden seien, und dafs es nicht nöthig sei, dafs der Betrieb die ganze wirthschaftliche Ausbeutung der Grundstücke umfasse. Zu einer solchen weitgehenden Auslegung lag aber nicht nur kein Grund vor, sondern es sprachen vielmehr auch Zweck, Veranlassung, Wortlaut und Begründung des Gesetzes dagegen. Das Gesetz wollte nur dem zwingenden Verkehrsbedürfnisse, wie es sich bei Berathung des Gesetzes darstellte, gerecht werden, ohne das allgemeine staatliche und finanzielle Interesse an der Aufrechterhaltung eines wesentlichen Reichshoheitsrechts zu gefährden. Auf Gebilde des kaufmännischen Gesellschaftsrechts, wie die Bildung von Verkaufsringen, die in Deutschland erst allerneuesten Datums sind, hat der Gesetzgeber unmöglich Rücksicht nehmen können und wollen, da diese damals noch wenig in die Erscheinung getreten waren und weil die Begünstigung dieser Ringe sich mit dem allgemeinen Interesse nicht verträgt. Wenn die Kläger sich nur zum Zwecke des Vertriebs eines einzelnen von den verschiedenen Erzeugnissen ihrer Glashütten und zudem nur für ein beschränktes Absatzgebiet zu einer offenen Handelsgesellschaft vereinigt und ein gemeinsames Verkaufsbüreau gegründet haben, so kann man daraus nicht herleiten, dafs dieses Verkaufsbüreau mit den einzelnen Hütten zu einer wirthschaftlichen Einheit geworden ist, dafs ein und derselbe Betrieb Hütte und Büreau des Vereins umfafst, dafs beide Grundstücke kein wirthschaftliches Sonderdasein mehr führen, kurzum, dafs sie zu einem und demselben oder zu e i n e m — als Zahlwort gedacht — Betriebe vereinigt sind.

Damit entfiel eine wesentliche Voraussetzung für die gesetzliche Zulässigkeit der von der Ober-Postdirection in Trier sonach mit Recht aufser Betrieb gesetzten Privat-Fernsprechanlage.

Gegen das Urtheil des Landgerichts hat der Verein Rh. Tafelglashütten Berufung bei dem Oberlandesgericht in Cöln eingelegt, indem er Folgendes geltend machte:

Die verschiedenen Hütten seien zu dem einheitlichen Geschäftsbetriebe der von ihnen gebildeten offenen Handelsgesellschaft v e r e i n i g t, welche den gemeinschaftlichen Verkauf der auf den einzelnen Hütten hergestellten Waaren im Inlande bezwecke und ausschliefslich für ihren hierauf bezüglichen Geschäftsbetrieb mit den einzelnen Hütten, mithin für einen der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr, die aufser Betrieb gesetzte Fernsprechanlage bestimmt habe. Unerheblich sei, dafs die einzelnen Theilhaber der Gesellschaft nach dem Gesellschaftsvertrage das Recht hätten, einzelne besondere Gattungen ihrer Erzeugnisse im Inland unmittelbar zu verschleifsen, und dafs jeder Kläger auch in Bezug auf den Verkauf der dem Vereine vorbehaltenen Waaren im Auslande von der offenen Handelsgesellschaft unabhängig sei. Der Ausdruck »ausschliefslich« im §. 3,3b des Telegraphengesetzes beziehe sich lediglich darauf, dafs die Telegraphenanlage zu keinem anderen Zwecke als zu einem der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehre bestimmt sein dürfe. Damit sei aber keineswegs das Erfordernifs aufgestellt, dafs auch die Benutzung der zu einem Betriebe vereinigten Grundstücke keinem anderen Zwecke als lediglich dem Zwecke der Vereinigung dienen dürfe. Diese Auslegung entspreche nicht nur dem Wortlaute, sondern auch dem Grunde und Zwecke des Gesetzes. Der Telegraphen- und Fernsprechverkehr habe nämlich in einem räumlich begrenzten und auf die e i g e n e n Zwecke und Angelegenheiten des Besitzers eines Grundstücks oder des Inhabers eines Betriebs beschränkten Umfange freigegeben werden sollen. Gleichgültig aber sei es, welcher Art der Betrieb sei, wenn er nur einheitlich sei und

wenn zum Zwecke dieses Betriebs ein wirthschaftlicher Zusammenhang der betreffenden Grundstücke bestehe.

Dieser Auffassung hat sich jedoch das Oberlandesgericht in Cöln nicht angeschlossen, sondern die Berufung des Vereins Rh. Tafelglashütten zurückgewiesen.

Die Entscheidung des Landgerichts, dafs es in dem vorliegenden Falle an der Voraussetzung des §. 3,3b des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs zwischen mehreren zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken fehle, wurde als zutreffend erachtet. In den Entscheidungsgründen des Urtheils wurde hervorgehoben, dafs ein einheitlicher Betrieb im Sinne des Gesetzes um deswillen nicht als gegeben erachtet werden könne, weil der Betrieb, der sich auf den klägerischen Hütten vollziehe, in der Fabrikation von Glaswaaren für Rechnung der einzelnen Kläger bestehe, während von dem Verein auf dessen Grundstücke nur der Verkauf der in den Hütten hergestellten besonderen Glassorten für Rechnung des Vereins betrieben werde.

Das Urtheil des Oberlandesgerichts ist, da von den Klägern ein Rechtsmittel nicht eingelegt worden ist, inzwischen rechtskräftig geworden.

35. Beschädigung der Telegraphen- und Fernsprechanlagen durch niedergegangene Schneemassen.

Fast alljährlich haben wir an dieser Stelle über gröfsere Beschädigungen der Telegraphen- und Fernsprechanlagen durch starke Schneemassen oder durch Rauhfrost zu berichten gehabt. Auch aus dem vergangenen Winter sind solche Fälle zu verzeichnen. Namentlich sind es die Ober-Postdirektionsbezirke Breslau, Dresden, Liegnitz und Magdeburg, deren Leitungen durch die Ende Januar aufgetretenen Schneestürme besonders hart in Mitleidenschaft gezogen worden sind. An der Hand der von diesen Ober-Postdirektionen eingegangenen Berichte geben wir im Nachstehenden eine eingehendere Schilderung der Vorkommnisse.

Im Ober-Postdirektionsbezirke Dresden wurden durch einen orkanartigen Schneesturm in der Nacht vom 25. zum 26. Januar die Linien Dresden—Freiberg (S.) (Bahn- und Landlinie) und Dresden-Dippoldiswalde sowie die Stadt-Fernsprecheinrichtungen in Bischofswerda (S.), Sebnitz (S.) und Schmiedeberg (Bz. Dresden) betroffen, ferner ein Theil der Oberlausitz (Neugersdorf und Umgegend). In Freiberg (S.) brachen 9 doppelte und 23 einfache Dachgestänge um. In Folge dessen waren sämmtliche Fernsprech-Verbindungsleitungen zwischen Dresden und Chemnitz sowie 110 Anschlufsleitungen gestört. In Bischofswerda fiel ein Dachgestänge mit 40 Leitungen um, bei Klingenberg—Colmnitz verbogen sich auf der Eisenbahnbrücke 5 eiserne Stangen mit 21 Reichs- und Eisenbahnleitungen. Ueberwiegend führte eine aufsergewöhnliche Belastung der Drähte durch Schnee die Störungen herbei; nur auf einzelnen frei gelegenen Strecken in gewisser Höhenlage wurden sie durch Rauhfrost, der Eisansätze bis zu 5 cm Durchmesser bildete, veranlafst. Das Dresdener Stadt-Fernsprechliniennetz blieb bei der niedrigeren Lage des Ortes und weil die Temperaturverhältnisse das Anhaften des Schnees an den Leitungsdrähten nicht begünstigten, fast überall unversehrt. Die Wiederherstellung der beschädigten Leitungen wurde sogleich in Angriff genommen, so dafs einige Telegraphen- und Fernsprech-Verbin-

dungsleitungen schon am 26. Januar und die grofse Mehrzahl der übrigen Leitungen am 27. Januar wieder betriebsfähig waren. Dieses günstige Ergebnifs wurde dadurch erzielt, dafs in Freiberg (S.) die Verbindungsleitungen vorübergehend an ein für diesen Zweck besonders errichtetes Holzgestänge gebracht und dafs bei Klingenberg—Colmnitz auf einer Strecke von 240 m längs der Brücke isolirte Drähte ausgelegt wurden. Nur bei 4 Telegraphen- und 2 Fernsprech-Verbindungsleitungen verzögerte sich die Wiederherstellung bis zum 28. Januar. Von den Fernsprech-Theilnehmerleitungen sind diejenigen in Bischofswerda — 27 an der Zahl — am 28. Januar, diejenigen in Freiberg — 110 Stück — in den Tagen vom 30. Januar bis 2. Februar in Betrieb genommen worden. Die endgültige Beseitigung der Schäden, an der 9 Bauführer, in den ersten Tagen unter Leitung eines Bezirks-Aufsichtsbeamten, mitgewirkt haben, war am 13. Februar beendet.

Weit umfangreicher gestalteten sich die Beschädigungen, welche durch die Schneefälle am 30. Januar und in der Nacht vom 30. zum 31. Januar herbeigeführt worden sind. Am 30. Januar Abends trat in Breslau und Umgegend bei einer Temperatur von etwa + 2° C., die jedoch später unter Null sank, heftiger Schneefall ein. Der feuchte Schnee fror an den Leitungsdrähten fest und bildete eine Schnee- und Eiskruste von 4 bis 5 cm Durchmesser; an einzelnen Stellen war der Ansatz so stark, dafs zwischen den Drähten kein Zwischenraum verblieb, sondern eine zusammenhängende Decke gebildet wurde, auf welcher der nachfallende, mit Regen vermischte Schnee liegen blieb. Durch diese aufsergewöhnliche Belastung brachen in der Stadt-Fernsprecheinrichtung in Breslau 133 eiserne Doppelgestänge, 1 Quadratgestänge und 24 einfache eiserne Rohrständer um; aufserdem verbogen sich 23 Doppelgestänge und 32 einfache Rohrständer. Das im Jahre 1895 neben der Universitätsbrücke errichtete schmiedeeiserne Doppelgestänge für 200 Fernsprechleitungen wurde durch Umbruch völlig zerstört. In Folge dessen waren am 31. Januar früh alle in Breslau eingeführten Fernsprech-Verbindungsleitungen und 3976 Anschlufsleitungen der dortigen Stadt-Fernsprecheinrichtung unterbrochen. Die übrigen Fernsprechnetze des Bezirks haben nur unwesentliche Beschädigungen erlitten. Die Ausbesserungsarbeiten sind zwar unter Heranziehung aller verfügbaren Baubeamten des Bezirks erfolgt, starke Kälte, grofser Schneefall und heftiges Schneetreiben behinderten aber fast dauernd den Fortgang der Arbeiten empfindlich, so dafs die vollständige Beseitigung aller Schäden erst am 9. März beendet war.

In Liegnitz gingen in der Nacht vom 30. zum 31. Januar nach Regen und plötzlich eingetretenem leichten Froste starke Schneemassen nieder, durch welche der dortigen Stadt-Fernsprecheinrichtung gröfsere Schäden zugefügt worden sind. In Folge der Schneebelastung wurden 18 einfache eiserne Rohrständer und 3 eiserne Doppelgestänge nahezu rechtwinklig umgebogen. Hierbei zerrissen viele Leitungen und fielen zum grofsen Theil in die Strafsen, in denen auch elektrische Strafsenbahn- und Lichtleitungen geführt sind. Das Elektrizitätswerk wurde deshalb ersucht, wegen der Gefahr von Stromübergängen keinen Strom in das Leitungsnetz zu senden. Bevor die eigentlichen Ausbesserungsarbeiten aufgenommen wurden, wurde zunächst das Starkstromleitungsnetz frei gemacht; in Folge dessen konnte das Elektrizitätswerk am 31. Januar gegen $11^3/_4$ Uhr Vormittags seinen Betrieb wieder aufnehmen. Bis zum Eintreffen der von auswärts telegraphisch herbeigerufenen Arbeiter wurden die besonders gefährdeten Rohrständer gegen vollständigen Umbruch oder Absturz gesichert. Am Nachmittage desselben Tages konnten die Wiederherstellungsarbeiten mit 5 Baucolonnen unter Aufsicht je eines Leitungsrevisors und mit 3 Zweig-

kolonnen unter Führung dreier besonders tüchtiger Leitungsaufseher mit zusammen 55 geübten Telegraphenarbeitern und den nöthigen Zimmerleuten, Dachdeckern und Klempnern in Angriff genommen werden. Um in Zukunft umfangreiche Störungen bei Belastung der Leitungen durch Schnee thunlichst fernzuhalten, wurden bei Ausbesserung der Anschlufsleitungen 5 auszuwechselnde einfache Rohrständer durch Doppelgestänge ersetzt sowie 2 Doppelgestänge und 1 einfaches Gestänge in die Linien eingeschaltet. Es waren daher insgesammt 14 einfache Rohrständer und 10 Doppelgestänge vollständig neu zu setzen, während fast alle übrigen Rohrständer in der Stadt gerichtet und alle Leitungen neu regulirt werden mufsten. Die Fernleitungen waren bereits am 1. Februar wiederhergestellt. Von den Anschlufsleitungen konnte eine gröfsere Zahl am 4. Februar in Betrieb genommen werden; am 6. Februar sind die Arbeiten an den Hauptlinien nach der inneren Stadt zu und am 9. Februar alle Ausbesserungsarbeiten beendet gewesen.

Noch weit gröfsere Verheerungen als die soeben geschilderten richtete in derselben Nacht ein starker Schneefall in dem erst wenige Tage vorher heimgesuchten Ober-Postdirektionsbezirke Dresden an. Am meisten betroffen wurde die Stadt-Fernsprecheinrichtung in Dresden, während die Zerstörungen in den zum Bezirke gehörigen Orten Blasewitz, Loschwitz, Niedersedlitz (S.), Kötzschenbroda, Meifsen, Schandau und Königstein (Elbe) gegenüber den Beschädigungen in Dresden von geringerer Bedeutung waren. Bereits am Abende des 30. Januar und vermuthlich auch während der darauf folgenden Nacht schwankte die Lufttemperatur um den Gefrierpunkt; auch der Schnee mufs annähernd die gleiche Temperatur gehabt haben, denn er liefs sich leicht kneten und blieb an den feinsten Gegenständen, Baumästchen u. s. w. haften. Zudem war er aufserordentlich grofsflockig. In Folge dessen bedeckten sich auch die Fernsprechdrähte mit einem starken Schneeüberzuge, welcher bei der niedrigen Lufttemperatur bald festfror und eine Stärke bis zu 1,5 cm erreichte. Hierdurch wurde eine breite Unterlage für weitere Schneeablagerungen gebildet, so dafs sich die Linie schliefslich an einzelnen Stellen als ein einheitliches Schneefeld darstellte. Das Gewicht von 1 m Schnee- und Eisansatz betrug für jeden Draht ungefähr 580 g; die Mehrbelastung bei einem Felde von 100 m Spannweite mit 100 Leitungen stellte sich mithin auf 5800 kg. Erwähnt mufs allerdings werden, dafs der Schneefall örtlich ungleichmäfsig, in der Nähe der Elbe viel stärker war als anderswo und dafs auch die Belastung der Fernsprechleitungen mit Eis und Schnee nach der Lage der Linien und der einzelnen Felder zur Richtung des Schneefalls verschieden war. Diese erhebliche Last vermochten zwar die Holzstangen mit wenigen Ausnahmen zu tragen, dagegen brach von den eisernen Dachgestängen ein grofser Theil nieder. Im Bereiche der Stadt-Fernsprecheinrichtung in Dresden brachen im Ganzen 5 einfache, 60 Doppel- und 5 Dreigestänge um, während 14 einfache und 13 Doppelgestänge sich verbogen; 137 Dächer erlitten Beschädigungen. Zahlreiche Leitungsdrähte rissen und fielen auf die von der Schneelast durchgedrückten Schutznetze der elektrischen Strafsenbahn. Es traten Berührungen der Schutznetze mit den Fahrdrähten ein, wodurch eine ganze Anzahl von Schutznetzen völlig wegbrannte, ein anderer Theil dagegen beschädigt wurde. Fernsprechleitungen wurden zum Glühen gebracht und auch durchgeschmolzen. Die Drähte hinderten zum Theil vollständig den Verkehr und es mufsten daher verschiedene Strafsenzüge vorübergehend polizeilich gesperrt werden.

Schon vor Tagesanbruch wurden die Anordnungen und Vorbereitungen zu den Wiederherstellungsarbeiten getroffen. Letztere wurden um 7 Uhr früh in allen Linien in Angriff ge-

nommen. Da die im eigenen Bezirke vorhandenen Arbeitskräfte nicht ausreichten, so wurden aus den Bezirken Chemnitz und Leipzig 5 Leitungsrevisoren und 50 Arbeiter herangezogen, so dafs unter Oberleitung zweier Bezirks-Aufsichtsbeamten im Ganzen 28 Bauführer und 300 Arbeiter bei den Ausbesserungsarbeiten beschäftigt waren. Abgesehen von dem Abbruche, dem Wiederaufbau und dem Richten der beschädigten Gestänge waren rund 950 km neue Leitungen zu ziehen und 1900 Leitungen umzulegen. Es wurde täglich mit Einschlufs der Sonntage gearbeitet. Während der Wiederherstellungsarbeiten mufsten die Fahrdrähte der Strafsenbahnen streckenweis stromlos gehalten werden. Der Strafsenbahnbetrieb wurde dabei theils mittelst Accumulatorwagen aufrecht erhalten, theils mufste er eingestellt werden. Dessenungeachtet sind 12 Telegraphengehülfinnen des Stadt-Fernsprechamts von elektrischen Schlägen getroffen worden und zeitweilig dienstunfähig gewesen. Die Einwirkung des Stromes äufserte sich in örtlichen Schwellungen und Lähmungen. Der Fernsprechbetrieb wurde deshalb in denjenigen Linien, welche ungenügend oder gar nicht geschützte Strafsenbahnen kreuzten, zeitweise und so lange eingestellt, bis der fehlende Schutz wiederhergestellt war.

Dafs ernstere Unfälle, namentlich Brandschäden, vermieden geblieben sind, dürfte dem guten Wirken der in die Fernsprechleitungen eingeschalteten Schmelzsicherungen zuzuschreiben sein. Es sind 183 Grob- und 249 Feinsicherungen durchgebrannt, es ist aber nicht der geringste Schaden an den Apparaten eingetreten. Als besonders zweckmäfsig hat sich in einem Falle ein Holzkästchen mit Doppelsicherungen erwiesen. Die Grobsicherungen haben versagt, die Feinsicherungen und Kohlenblitzableiter dagegen gut gewirkt. Die Cylinder der Feinsicherungen sind geschmolzen, ohne dafs nach aufsen eine Flamme oder auch nur ein Lichtschein zu bemerken gewesen wäre. Die zweifellos vorhanden gewesene Flamme ist — nach dem rauchgeschwärzten Inneren des Holzkästchens zu schliefsen — durch die entwickelten Dämpfe in dem abgeschlossenen Raume erstickt worden. Aeufserlich ist keine Beschädigung an dem Kästchen wahrzunehmen.

Durch den Gestänge-Umbruch und durch das Reifsen der Drähte waren 20 Fernsprech-Verbindungsleitungen und ungefähr 2000 Theilnehmeranschlüsse gestört. Die Verbindungsleitungen waren bis zum 9. Februar und die Anschlufsleitungen bis zum 15. Februar wiederhergestellt.

Auch die Stadt-Fernsprecheinrichtung in Magdeburg hat unter den Einwirkungen des in der Nacht vom 30. zum 31. Januar aufgetretenen Schneesturms zu leiden gehabt. Glücklicherweise sind hier die Beschädigungen verhältnifsmäfsig nur gering gewesen. Sie erstreckten sich auf etwa 300 Anschlufsleitungen und bestanden hauptsächlich in Berührungen der Leitungen, deren Beseitigung allerdings insofern auf Schwierigkeiten stiefs, als die von anhaftendem wässerigen Schnee beschwerten Leitungen in Folge plötzlich eingetretener Kälte zusammengefroren waren und bei dem Versuche, sie aus einander zu schütteln, zum grofsen Theil rissen. Beschädigungen der Gestänge und Aufführungspunkte sind nicht vorgekommen. Die eingetretenen Störungen konnten im Laufe des 31. Januar fast alle beseitigt werden; am folgenden Tage Mittags waren die Wiederherstellungsarbeiten beendet.

Der vorstehenden Schilderung der eingetretenen Betriebsstörungen können wir noch die erfreuliche Thatsache hinzufügen, dafs das betheiligte Beamten- und Arbeiterpersonal mit gewohnter Pflichttreue unter Anspannung aller Kräfte bestrebt gewesen ist, die entstandenen Schäden möglichst rasch zu beseitigen.

36. Das Postwesen in Bolivien.

Ueber den Stand des Postwesens der Republik Bolivien erhalten wir einige interessante Aufschlüsse aus dem neuerdings veröffentlichten Jahresberichte des bolivianischen General-Postdirektors für das Verwaltungsjahr 1897/98.

Bei der unwegsamen Bodenbeschaffenheit dieses Landes, bei seiner Bevölkerung, die zum grofsen Theile noch aus Indianern besteht, namentlich aber bei seiner geschichtlichen Vergangenheit, die seit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts eine endlose Kette von politischen Kämpfen und Wirren darstellt, kann es nicht Wunder nehmen, dafs sich Handel und Wandel und damit auch der postalische Verkehr dieses von der Natur mit so unermefslichen Bodenschätzen bedachten Gebiets noch nicht zu der Höhe haben entwickeln können wie in anderen gleich bevölkerten Staaten.

Das 1 247 000 qkm umfassende Land, welches ungefähr gleiche Gröfse hat wie Deutschland, Oesterreich, Ungarn und die Schweiz zusammengenommen, besafs am Ende des Berichtsjahrs 167 Postanstalten und zwar 9 Administraciones principales (Postämter 1. Klasse) mit 68 Beamten, 46 Sub-Administraciones (Postämter 2. Klasse) mit 48 Beamten und 112 Receptorias mit 113 Beamten. Aufser diesen 229 bei den Postanstalten beschäftigten Beamten waren noch 477 Conducteure, »Postmeister«, Postillone und im Vertragsverhältnisse stehende Angestellte im Dienste der Postverwaltung thätig, so dafs sich das ganze Personal auf 706 Köpfe belief.

An Postsendungen wurden während des Berichtsjahrs gezählt: 1 324 899 eingegangene und 1 175 345 aufgegebene; hierbei ist indefs zu berücksichtigen, dafs an dieser Zählung nur 67 von den 167 Postanstalten betheiligt gewesen sind. Besonders erfreulich ist es für uns Deutsche, zu erfahren, dafs, abgesehen von den Nachbarstaaten Chile, Argentinien und Peru, denen erklärlicher Weise der Hauptantheil an dem auswärtigen Postverkehre Boliviens zufällt, Deutschland mit 30 805 eingegangenen und 10 031 aufgegebenen Sendungen unter allen übrigen Ländern die zweite Stelle einnimmt und nur um ein ganz Geringes hinter Frankreich zurückbleibt.

Die Zahl der Briefkasten betrug: in den Städten 148, an gewöhnlichen Strafsen 4 und an Eisenbahnen 2, zusammen 154.

An Poststationen zählte das Land 63 mit 548 Dienstthieren (meist Maulthieren). Die zur Postbeförderung dienenden Strafsen hatten eine Länge von 20 141 km.

Auf eine Postanstalt kamen 8615 Einwohner und ein Flächenraum von 6262 (!) qkm.

Recht viel lassen die finanziellen Verhältnisse zu wünschen übrig. Zwar sind die Einnahmen seit 1890 um 39 000 Bolivianos (195 000 Fr.) und seit dem Vorjahr (1896) um 16 000 Bs. (80 000 Fr.) gestiegen und beliefen sich im Berichtsjahr auf 98 000 Bs. (490 000 Fr.); demgegenüber sind aber die Ausgaben im letzten Jahre um 16 000 Bs. (80 000 Fr.) gewachsen und betrugen 1897/98 159000 Bs. (795 000 Fr.), so dafs das finanzielle Ergebnifs der Postverwaltung ein Deficit von rund 60 000 Bs. oder 300 000 Fr. darstellte. Von den Administraciones principales hat nur La Paz, wie immer, einen Ueberschufs ergeben und zwar 1600 Bs. oder 8000 Fr., alle übrigen Postanstalten schlossen mit Zuschufs ab. Aus diesem unerfreulichen finanziellen Zustand, an dem auch die ganze übrige Staatsverwaltung zu leiden scheint, erklärt sich manches, was der General-Postdirektor berichtet.

Die Gehaltsverhältnisse der Beamten haben zu lebhaften Kämpfen zwischen der Postverwaltung und der gesetzgebenden Körperschaft Anlafs gegeben. Früher bezogen alle Beamte eine Tantième von $4^1/_2$ v. H. des Erlöses für verkaufte Werthzeichen; durch einen

neueren Beschlufs der Volksvertreter wurde den Beamten der Administraciones principales ein festes Gehalt zuerkannt und jene Tantième nur den Beamten der Sub-Administraciones belassen. Im Allgemeinen scheint die pekuniäre Lage unserer bolivianischen Kollegen keine beneidenswerthe zu sein; das läfst sich daraus schliefsen, dafs der Berichterstatter u. A. schreibt: »Nachdem das Finanzministerium Ende October die weise Bestimmung getroffen hat, dafs das monatliche Deficit der Postanstalten aus der Nationalsteuer gedeckt werden soll, sind alle jene Unzuträglichkeiten verschwunden, die daraus hervorgingen, dafs die Gehälter der Beamten in Briefmarken gezahlt werden mufsten, welche diese dann auf dem Markte (an der Börse) mit Verlust zu verkaufen genöthigt waren, um sich nur ihren Lebensunterhalt zu verschaffen. Für diese weise Mafsregel, die so oft vergeblich gefordert worden ist, spreche ich dem Ministerium meinen Dank aus.« Um so mehr mufs uns der glänzende Patriotismus dieser Beamten mit Bewunderung erfüllen: Auf Anregung des Stadtraths von Sucre wurde eine National-Subskription eröffnet zum Zwecke der Aufbringung von Geldbeträgen für Beschaffung einer modernen Bewaffnung des Heeres. Mit Rücksicht darauf, dafs sich die Beamten der Hauptstadt und des Departements La Paz mit einem einmaligen Beitrage von einem Drittel ihres Monatsgehalts an der Sammlung betheiligt hatten, gab der General-Postdirektor auch den Beamten seiner Verwaltung anheim, sich mit dem gleichen Betrage zu unterzeichnen. »Mit inniger Genugthuung — so führt der Bericht aus — kann ich feststellen, dafs alle Postbeamte, von der löblichsten Begeisterung erfüllt, nicht nur die Unterzeichnung mit dem gedachten Betrag angenommen, sondern dafs einige Postanstalten den Beitrag auf die Hälfte ihres Monatseinkommens erhöht haben sowie dafs die Postanstalt in Potosí (mit nur 7 Beamten) den Betrag von 376 Bs. aufgebracht hat und dafs endlich alle Postanstalten erklärt haben, sich auch mit noch höheren Beiträgen betheiligen zu wollen, wenn es nöthig sein sollte.«

Dagegen scheint in der Kassenführung noch nicht der Höhepunkt der Vollkommenheit erreicht zu sein: »Ich glaube nur eine Pflicht der Gerechtigkeit zu erfüllen, wenn ich hier besonders die Redlichkeit betone, mit welcher die gegenwärtigen Vorsteher der Administraciones principales die öffentlichen Gelder, die in ihrem Gewahrsame waren, behandelt haben. Den Sub-Administrator von Puerto-Perez dagegen habe ich unterweisen müssen, wie er seine Bücher zu führen habe, und dafs er zu diesem Zwecke die 5 Bs. (25 Fr.) zu verwenden habe, welche der Etat an Schreibunkosten monatlich für ihn aussetzt.«

Die Postverbindungen lassen, namentlich in den weiten und entlegenen Gebieten des Nordostens, im Departement des Rio Beni, noch viel zu wünschen übrig. Hier, am Ostabhange der grofsen Cordillere, erstreckt sich eine endlose Ebene, welche, bewässert von den zahlreichen, zum Theil mächtigen Strömen, die als Hauptzuflüsse dem Amazonenstrome zueilen, zu den glücklichsten und reichsten Gegenden der Erde gehören könnte, wenn es hier nicht an den nöthigen Händen zur Bewirthschaftung des Bodens mangelte und wenn die letztere sich nicht aufserdem, dank der Gleichgültigkeit der weifsen sowohl wie der eingeborenen Bevölkerung, in einem Zustand arger Vernachlässigung befände. Bei dem gänzlichen Mangel an Strafsen bewegt sich der ganze Handel und demgemäfs auch der ganze Postverkehr, wenn man die jährlich viermalige Postverbindung, wie sie bis vor Kurzem zwischen den Hauptstädten dieser Gegend bestand, überhaupt so nennen darf, auf den Flüssen, namentlich dem Beni und dem Mamore. Erst in neuester Zeit ist es der Thatkraft des gegenwärtigen Präfekten des Departements gelungen, eine bessere und

schnellere, nämlich monatliche Postverbindung zu schaffen. Dieser einsichtige Beamte nahm zunächst seine Zuflucht zu den Handelsfahrzeugen einiger Kaufleute und Fabrikanten, die hier von Zeit zu Zeit verkehren. Von einem kleinen Zwischenort aus wurde die Post zwischen den Hauptstädten Trinidad und Villabella durch Indianerkanoes nach Villabella hin und zurück weiterbefördert. Das Verfahren, welches verhältnifsmäfsig geringe Kosten verursachte, da es mit einem monatlichen Aufwande von 25 Bs. (100 Mark) durchgeführt werden konnte, hatte einerseits den Vortheil, dafs die Postverbindungen in der Richtung von Trinidad nach Villabella häufiger und schneller gestaltet wurden, andererseits aber auch den Mangel, dafs es die Schwierigkeiten, welche der Rückbeförderung der Korrespondenz in umgekehrter Richtung entgegenstanden, nicht völlig beseitigte, weil es den Handelsfahrzeugen an Zeit fehlte, in dem Zwischenort auf die Rückkehr der Postkanoes von Villabella zu warten; auch fehlte es an der nöthigen Sicherheit des Betriebs, hauptsächlich wohl wegen der Abwesenheit eines Postfachbeamten in jener Gegend, dessen Geschäfte durch den Zollbeamten mit wahrgenommen werden mufsten. Ein wesentlicher Fortschritt war es daher, als die Regierung sich entschlofs, zur Verbesserung dieses Dienstzweigs in Europa einige Dampfboote zu bestellen und bis zu deren Eintreffen auf Staatskosten ein Ruderboot erbauen zu lassen, das in regelmäfsigen Zeiträumen die Fahrten zwischen Trinidad und Villabella besorgt. Bei der ungünstigen Lage des bolivianischen Staatssäckels ist es nicht unwahrscheinlich, dafs die Dampfboote auf ihr Eintreffen eine geraume Weile warten lassen werden.

Das gedachte Boot besitzt eine Tragkraft von 150 arrobas (1 arroba = 11,5 kg). Die Bemannung besteht aus einem Steuermann und sechs Ruderern, Eingeborenen aus jenem Departement. Die wesentlichen Bestimmungen über die Benutzung dieser eigenartigen Post sind folgende:

1. Der Steuermann bezieht eine Vergütung von 40 Bs. (160 Mark) und jeder Ruderer eine solche von 24 Bs. (96 Mark) für die ganze Reise hin und zurück, aufserdem freien Lebensunterhalt, welcher den Leuten in Gestalt frischer und gesunder Nahrungsmittel geliefert wird. Die tägliche Ausgabe hierfür ist für den Mann auf 50 centavos (2 Mark) berechnet;
2. die täglichen Abfahrten während der Reise finden um 6 Uhr Morgens statt. Nach vierstündiger Fahrt folgt eine Ruhepause von 1 bis 2 Stunden und darauf wieder eine vierstündige Fahrt. In jedem Falle darf die Reise stromaufwärts nicht länger als 24 Tage, stromabwärts nicht länger als 12 Tage dauern;
3. in das Fahrzeug können bis zu vier Passagiere aufgenommen werden gegen vorherige Zahlung von 120 Bs. (480 Mark) für die Person stromabwärts und von 160 Bs. (640 Mark) stromaufwärts, mit Einschlufs freier Verpflegung, wie sie in jener Gegend üblich ist, und kostenfreier Beförderung von 2 arrobas Gepäck. Auch werden bis zu 80 arrobas Ladung aufgenommen gegen eine Frachtvergütung von 2 Bs. für die arroba stromabwärts und 3,50 Bs. stromaufwärts;
4. sowohl bei der Reise aufwärts wie abwärts berührt das Postboot die Ortschaften auf beiden Ufern des Stromes und hält dort so lange an, als zur Abgabe der Post und zur Aufnahme der abzusendenden Ladung nothwendig ist;
5. bei jeder Reise hat der Vorsteher oder Verwalter jeder Ortschaft bei der Annäherung des Postboots eine Nationalflagge aufzuziehen zum Zeichen, dafs Korrespondenz zur Absendung vorliegt. Das Postboot hält dann an, während es an denjenigen Orten, wo jenes Zeichen fehlt und Ladung für den Ort

nicht abzugeben ist, ohne Aufenthalt vorbeifährt;

6. die Vorsteher oder Verwalter der einzelnen Ortschaften sind verpflichtet, dem Postboote jede erforderliche Hülfeleistung angedeihen zu lassen, vorbehaltlich der Bewilligung einer angemessenen Entschädigung.

Wenn auch diese Art der Postbeförderung keineswegs unseren Begriffen von Schnelligkeit und Häufigkeit der Verbindungen entspricht, so ist doch die hohe Befriedigung begreiflich, die sich bei der Bevölkerung über die immerhin grofse Verbesserung äufsert. Der Präfekt hat durch sein zielbewufstes Vorgehen seiner Regierung einen fast noch gröfseren Dienst erwiesen als dem Volke, denn er hat auf lange Zeit hinaus den Auflehnungsgelüsten jener politisch so unruhigen Bevölkerung einen Riegel vorgeschoben.

Im Uebrigen berichtet der General-Postdirector über den Zustand des Postkurswesens folgendes: »Leider kann ich über diesen Dienstzweig nichts sagen, was ich nicht schon in meinem letzten Jahresberichte gesagt hätte, weil im letzten Jahre keine einzige Verbesserung von Bedeutung hat durchgeführt werden können, zweifellos wegen der schlechten Lage des Staatsschatzes. Im Gegentheil haben inzwischen neue Mängel bei einer Anzahl von Postanstalten und das bei den meisten Stationen sich fühlbar machende Fehlen von Thieren die Lage der Reisenden peinlich und den allgemeinen Zustand des Postkurswesens noch trauriger gestaltet. Da es viele Jahre her ist, dafs Verbesserungen des Materials der Stationen stattgefunden haben und nicht einmal dafür gesorgt worden ist, dafs die Stationen in einem anständigen Zustand erhalten wurden, so erfordern die Arbeiten zur Beseitigung der Mifsstände Ausgaben, welche den geringen Betrag von 10 000 Bs. (50 000 Fr.), der für den Zweck durch den diesjährigen Etat ausgesetzt ist, weit überschreiten. Die Inspektionsreise, die in höherem Auftrage durch einen Beamten des Postamts in Sucre bei den Postanstalten an der Strafse von dieser Hauptstadt nordwärts ausgeführt worden ist, hat ergeben, dafs alle Stationen, mit Ausnahme einer einzigen, in einem wahrhaft kläglichen Zustande sind, nicht nur wegen des Mangels an Beförderungsthieren, sondern auch, weil es an Unterkunft für Reisende und Postillone gebricht. Es ist dringend erforderlich, sie, ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt, mit dem Nothwendigsten auszustatten, damit die Beförderung der Posten gesichert werde und die berechtigten Klagen aller derjenigen gestillt werden, welche auf dieser wichtigsten Strafse der Republik zu reisen und Verspätungen und Beschwerlichkeiten jeder Art zu ertragen haben.«

Zur Vorsicht für Markensammler mahnt folgende Auslassung: In Folge einer mit grofsem Lärme in die Oeffentlichkeit gebrachten Denunciation wurde eine gerichtliche Untersuchung wegen einer angeblichen Markenfälschung in grofsem Mafsstabe vorgenommen. Zwar ergab sie, dafs der Verdacht unbegründet war und dafs es sich wieder einmal lediglich um eine jener Prefstreibereien handelte, durch welche das Ansehen und der Credit der Regierung erschüttert werden sollte; immerhin giebt dieser Vorfall dem General-Postdirektor Veranlassung, zu betonen, dafs die Marken der gegenwärtigen Ausgabe ungeeignet sind, weil sie zu leicht gefälscht werden können. Aus besonderen Gründen hatte die Regierung sich s. Z. genöthigt gesehen, die Marken auf lithographischem Wege im Lande selbst herstellen zu lassen. »Nunmehr, da der jetzige Vorrath bald erschöpft ist, wird es nothwendig sein, die für einen etwa dreijährigen Zeitraum erforderlichen Mengen an neuen Marken, gestempelten Briefumschlägen und Streifbändern für Zeitungen in Europa in Auftrag zu geben und zwar spätestens im Laufe des Monats November, vielleicht unter Uebersendung eines Theiles

der Kosten, damit die Regierung sich nicht wieder in die Verlegenheit versetzt sieht, die Marken im Inlande herstellen zu lassen.«

Nach alledem muthet es uns fast wie Optimismus an, wenn der General-Postdirektor am Schlusse seiner Ausführungen sagt: »Da die Postverwaltung sich immer der wirksamen Unterstützung der Regierung erfreut hat, so kann sie heute diesen Dienstzweig, wenn auch nicht in blühender Beschaffenheit, gleich derjenigen in anderen reicheren und glücklicheren Ländern, doch in einem Zustande vorführen, der gegenüber den Verhältnissen, wie sie noch vor wenigen Jahren bestanden, einen wahrhaften Fortschritt erkennen läfst, zum allgemeinen Wohle des Landes.«

---

37. Der Simplontunnel.

Unter den wenigen Alpenpässen, die aus dem Thale der oberen Rhone über das Gebirgsmassiv der Walliser Alpen nach Italien hinüberführen, nimmt der nach dem schweizer Dörfchen Simpeln benannte Simplonpafs eine hervorragende Stelle ein. Bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts führte über die 2010 m hohe Gebirgssenke nur ein schmaler Pfad, der aber auch nur in der besseren Jahreszeit zugänglich war. Napoleon I. erkannte die Wichtigkeit einer brauchbaren Strafse aus der Westschweiz nach Oberitalien und liefs 1800 bis 1805 mit einem Kostenaufwande von 18 Millionen Franken die noch heute bestehende 63 km lange Kunststrafse erbauen, die 7,2 bis 8,4 m breit ist und 6 bis 7 v. H. Steigung besitzt.

Nach Inangriffnahme des Mont Cenis-Tunnels tauchte (1860) der Gedanke auf, auch unter dem Simplonpasse die Alpen zu durchbohren, um das Rhonethal mit dem Lago maggiore durch einen Schienenstrang zu verbinden. Dieser Plan verschwand nicht wieder von der Tagesordnung; aber erst im Jahre 1898, nach Ueberwindung zahlreicher und grofser Schwierigkeiten, konnte der Tunnel in Angriff genommen werden, der nach seiner Fertigstellung der längste Alpentunnel sein wird.

Unsere Leser sind über die Fortschritte der Simplonfrage fortlaufend unterrichtet worden (zuletzt 1896, S. 177/179). Es dürfte von Interesse sein, jetzt, wo der Bau schon rüstig vorwärts schreitet, das bedeutsame Werk im Zusammenhang einer eingehenderen Betrachtung zu würdigen.

Der erste Entwurf zu einem Simplontunnel wurde Anfang der sechziger Jahre von L. L. Vauthier, Ingenieur der später zusammengebrochenen »Ligue d'Italie«, geliefert. Dieses Projekt, das die Herstellung eines 18 300 m langen Durchstichs zum Gegenstande hatte, weicht nur wenig von der jetzt in der Ausführung begriffenen Linie ab. (Vergl. Archiv, Jahrg. 1894, S. 282 ff.).

Als die St. Gotthardbahn gebaut wurde, fürchteten die Franzosen, vom italienischen Markte zum Theil durch Deutschland verdrängt zu werden, weshalb sie dem Plane eines Simplondurchstichs erhöhte Aufmerksamkeit zuwendeten; namentlich interessirte sich Gambetta sehr für das Unternehmen. Der Simplon liegt in der geraden Linie Paris—Mailand, während die rechts und links vorbei führenden Alpenbahnen durch den St. Gotthard und durch den Mont Cenis einen Umweg machen. Die Strecke Paris—Basel—St. Gotthard—Mailand ist 897 km und die Strecke Paris—Macon—Mont Cenis—Mailand 937 km lang; dagegen wird die Linie Paris—Dijon—Lausanne—Brig—Simplon—Mailand nach der Fertigstellung des Tunnels nur etwa 850 km messen, welche Entfernung sich durch

verschiedene Abkürzungsstrecken, z. B. durch die Linie Vallorbes–Fresne auf der französisch-schweizerischen Seite und die Strecke Gravellona–Orona in Italien, noch wesentlich herabsetzen läfst. Nichtsdestoweniger erkaltete nach dem Sturze des Ministeriums Gambetta der Eifer der Franzosen für das Unternehmen, einmal wegen der erheblichen Kosten und dann auch aus strategischen Besorgnissen.

Die Kosten für einen 20 km langen Tunnel durch den Simplon wurden 1882 von dem Oberingenieur Meyer in Lausanne auf 105 Millionen Franken berechnet. Aussicht auf Ausführung eines so theueren Baues war nur vorhanden, wenn Frankreich 40 bis 50 Millionen Franken beisteuerte. Zu einem solchen Opfer war aber in Frankreich keine Neigung vorhanden. Die damalige Simplongesellschaft liefs daher 1886 neue Pläne ausarbeiten, die eine Herabsetzung der Kosten herbeiführen sollten. Dies war nur bei einer Verkürzung der Tunnelstrecke möglich, wobei aber eine Höherlegung des Tunnels und steile Zufuhrwege mit in Kauf genommen werden mufsten. Eine ganze Anzahl solcher Pläne entstand; selbst vor der Anwendung von Zahnradbahnen für die Anschlufsstrecken wollte man nicht zurückschrecken.

Von allen diesen Plänen ist glücklicherweise keiner zur Ausführung gelangt. Man hat vielmehr an dem tiefgelegenen Tunnel, welcher der neuen Verkehrsstrafse schon wegen der verhältnifsmäfsig geringen Scheitelhöhe ein Uebergewicht über andere Alpenbahnen verleihen wird, festgehalten. Der Tunnel wird die Station Brig im Kanton Wallis mit dem italienischen Dörfchen Iselle im Thale der Diveria, eines Nebenflüfschens der Toce, verbinden und eine Länge von 19 770 m erhalten. Steile oder künstlich in die Länge gezogene Zufuhrwege sind nicht erforderlich. Von Iselle aus ist nur eine 17 km lange Verbindungsbahn mit höchstens 20 ‰ Gefälle nach dem Endpunkte der Mittelmeerbahn in Domo d'Ossola an der Toce zu bauen, von wo der Schienenweg bereits zum Lago maggiore hinabführt.

Das Festhalten an dem alten Plane ist in erster Linie den Fortschritten der Technik und der dadurch ermöglichten Herabsetzung der Baukosten auf fast die Hälfte des Meyer'schen Anschlags zu verdanken. Als der Mont Cenis-Tunnel 1858 in Angriff genommen wurde, kannte man noch keine Bohrmaschinen; die Sprenglöcher mufsten alle mit der Hand gebohrt werden, was eine mühselige und kostspielige Arbeit war. Aber noch während des Baues erfand man die Maschinenbohrung und lernte die in den Gebirgsbächen enthaltenen grofsen Wasserkräfte ausnutzen, indem man mit deren Hülfe Luft zusammenprefste und diese zu den Bohrmaschinen im Tunnel leitete. Durch Vervollkommnung der Maschinen wurden in der Folge die Leistungen der Maschinenbohrung gegenüber der Handbohrung mehr als verzehnfacht. Ein besonderes Verdienst um die Bohrtechnik erwarb sich der Ingenieur Alfred Brandt aus Hamburg durch die Erfindung der hydraulischen Drehbohrmaschine, bei der nicht Prefsluft, sondern unter sehr hohem Drucke stehendes Wasser verwendet wird. Brandt war auch die Seele des jetzigen Simplon-Unternehmens; durch die von ihm entworfenen Pläne wurde die Ausführung des Baues erst in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Leider sollte er die Beendigung des grofsen Werkes nicht erleben; mitten in der Arbeit starb er in Folge eines Schlaganfalls am 29. November 1899 in Brig a. d. Rhone.

Aufser der Höhe der Kosten bestand noch eine andere Schwierigkeit, deren Beseitigung ebenfalls Brandt zu verdanken ist, nämlich die grofse Gesteinswärme im Inneren des Berges. Die Temperatur steigt mit der Länge des Tunnels und der Höhe der über der Arbeitsstätte lagernden Gesteinsmassen beträchtlich. Je tiefer also ein

Tunnel unter dem Gebirgspasse liegt und je länger er ist, um so gröfser wird die Hitze in seinem Inneren sein. Schon beim Baue des 12 km langen und 1295 m über dem Meere liegenden Mont Cenis-Tunnels und des 15 km langen, 1155 m hoch gelegenen St. Gotthard-Tunnels hatten die Arbeiter im Berge Temperaturen von 29 bis 31° C. zu ertragen. Die durch Explosionsgase und durch die Lampen sowie durch die Ausdünstungen der Menschen verdorbene Luft führte zahlreiche Erkrankungen herbei, so dafs die Arbeitszeiten sehr verkürzt und die Löhne bedeutend erhöht werden mufsten. Erst nach dem Durchschlage der Tunnelstollen, als durch die Zugluft eine ausgiebige Lüftung entstand, wurden die Zustände erträglicher.

Beim Baue des an seiner höchsten Stelle nur 704 m über dem Meere befindlichen, fast 20 km langen Simplontunnels, über dem sich 10 km weit Gesteinsmassen von mehr als 1300 m, an einer Stelle sogar von 1430 m Mächtigkeit erheben und zu dessen beiden Seiten noch erheblich höhere Berge emporragen, die durch ihren Druck ebenfalls die Temperatur beeinflussen, wird die Hitze des Gesteins auf jener 10 km langen Strecke nicht weniger als 40° C. erreichen. Es ist einleuchtend, dafs diese über die Blutwärme des Menschen hinausgehende Temperatur auf die Dauer von Niemand ertragen werden kann.

Zur Erzielung einer ausgiebigen Lüftung im Tunnel und zur Herabsetzung der Temperatur wird nach den Plänen Brandts folgendermafsen verfahren. Es werden zwei eingleisige Tunnel in einem Abstande von 17 m neben einander gebaut, von denen jedoch zunächst nur der eine (Tunnel I) in der vollen Gröfse von 4,39 m Sohlenbreite, 5 m gröfster Breite und 5,5 m Höhe zur Ausführung gelangt, während für den anderen (Tunnel II) nur der Richtstollen in einer Breite von 3,2 m und einer Höhe von 2 m durchgebrochen wird. Der Parallelstollen soll während des Baues hauptsächlich zur Luftzuführung dienen. Zu diesem Zwecke wird er in gewissen Abständen, etwa von 200 zu 200 m, durch Querstollen mit dem Tunnel I verbunden. Von diesen Verbindungsstollen wird immer nur der letzte, der Arbeitsstelle zunächst belegene, offen gehalten, während die übrigen durch Thüren abgeschlossen werden, damit die in den Parallelstollen eintretende frische Luft die ganze Länge des Tunnels durchfliefsen kann. Die Lufterneuerung erfolgt während des Baues auf der Nordseite in der Weise, dafs in der Nähe des durch eine Thür geschlossenen Ausganges von Tunnel I ein 47 m hoher Schacht nach oben führt, der mit Hülfe eines kräftigen Feuers die Luft aus dem Tunnel aufsaugt, so dafs durch die entgegengesetzte Oeffnung der Anlage, den Parallelstollen, beständig frische Luft von selbst eintritt und die Gänge durchströmt. Auf der Südseite wird frische Luft durch einen Ventilator in den Stollen eingeblasen. Da sich die eintretende Luft an den Gesteinswänden sehr schnell erwärmt, so wird sie durch Kaltwasserbrausen immer wieder abgekühlt. Das erforderliche Wasser ist in der zum Betriebe der hydraulischen Bohrmaschinen gebrauchten Druckwasserleitung reichlich vorhanden. Namentlich wird den hinter dem jeweilig letzten Querstollen belegenen Arbeitsstellen, den »Oertern«, zu denen der Luftstrom nicht mehr gelangen kann, frische, aus dem Parallelstollen entnommene Luft durch Wasserstrahlgebläse zugeführt.

Das Vortreiben der Stollen im Gesteine wird in der Weise ausgeführt, dafs mit den hydraulischen Drehbohrmaschinen, die mit 70 bis 80 Atmosphären Wasserdruck arbeiten und 5 bis 7 Umdrehungen in der Minute machen, auf einer Stirnfläche von 5 bis 6 qm je nach der Härte des Felsens 6 bis 12 Löcher von 1,2 bis 2,1 m Tiefe hergestellt und die angebohrte Fläche mit Nitrogelatine von 92 v. H.

Nitroglyceringehalt abgesprengt wird. In die Trümmer (Schutter) wird sogleich mit der sogenannten Brandtschen Schutterkanone ein äufserst kräftiger Wasserstrahl geschleudert, der die Arbeitsstelle so weit freilegt, dafs mit dem Bohren wieder begonnen werden kann. Die Gesteinstrümmer werden auf Schienen hinausbefördert; das Wasser fliefst in einer Rinne von selbst nach aufsen.

Der Tunnel beginnt auf der schweizer Seite etwa $2\frac{1}{2}$ km oberhalb des jetzigen Bahnhofs Brig an der Rhone, 4 m über dem Flusse und 685,83 m über dem Meeresspiegel. Nach einer kurzen Curve mit 300 m Radius schlägt er eine gerade Richtung ein, steigt 9184 m weit mit 2 vom Tausend an, läuft auf der 704,2 m über dem Meere liegenden Scheitelstrecke 500 m weit wagerecht dahin und senkt sich darauf mit 7 vom Tausend zur italienischen Seite hinab, wo er nach einer abermaligen Curve mit 400 m Radius in einer Höhe von 633,6 m über dem Meere und wenige Meter über dem Diveriaflufs aus dem Berge heraustritt. Auf der Scheitelstrecke in der Mitte des Berges wird der Tunnel eine Ausweichstelle erhalten.

In der Verlängerung der geradlinigen Tunnelachse sind auf beiden Seiten Richtstollen durchgeschlagen, welche die Curven abschneiden und dazu dienen, während des Baues die Einhaltung der Richtung zu ermöglichen. Denn da der Tunnel an beiden Seiten gleichzeitig in Angriff genommen worden ist, würde ein Abweichen von der vorgeschriebenen Richtung für das Zusammentreffen der Stollen im Berge verhängnisvoll werden. Nach den Berechnungen wird die mögliche Fehlergrenze in der Führung der Tunnelachse höchstens 10 cm betragen. Die Kontrole über die richtige Tunnelführung wird in Observatorien ausgeübt, die sich in einiger Entfernung vor dem Eingange der geradlinigen Richtstollen befinden und mit grofsen Absteckinstrumenten ausgerüstet sind. Zur Erleichterung der Messungen hat man, wie beim Baue des Gotthardtunnels, auf den nächsten Anhöhen in der senkrechten Ebene der Tunnelachse Marken angebracht, die des Nachts erleuchtet werden und vom Observatorium leicht anvisirt werden können. Die bei der Triangulation benutzten Dreieckspunkte liegen meist auf hohen Bergesspitzen, z. B. auf dem 3565 m hohen Monte Leone, dem 2500 m hohen Seehorne, dem 3200 m hohen Hullhorne, dem 2730 m hohen Spitzhorne, woraus sich die Schwierigkeit und Mühseligkeit der Vermessungsarbeiten ergiebt.

Vor den Tunneleingängen in Brig und Iselle befinden sich die Maschinenanlagen für die Pumpen, welche das Druckwasser der Bohrmaschinen u. s. w. liefern, ferner die Einrichtungen für den Betrieb der Ventilatoren, die Dynamomaschinen zur elektrischen Beleuchtung, die Reparatur- und Schmiedewerkstätten, Lokomotiv-, Wagen- und Kohlenschuppen, die Magazine und Büreaus, Restaurants sowie Bade- und Trockenräume für die aus dem Tunnel kommenden Arbeiter. In Iselle mufste wegen Mangels an Wohnhäusern für die Beamten und Arbeiter Unterkunft geschaffen werden, was in Brig nicht erforderlich war.

Da die Einrichtung der Wasserturbinenanlagen längere Zeit in Anspruch nahm, so wurde Anfangs, d. h. von Mitte August 1898 ab, von Hand gebohrt und nach Herbeischaffung von Lokomobilen auf der Nordseite am 22. November, auf der Südseite am 23. Dezember 1898 mit der Maschinenbohrung begonnen. Die Wasserturbinen konnten auf der Nordseite am 23. August 1899 und auf der Südseite am 26. August 1899 in Betrieb genommen werden, so dafs jetzt die Dampfkraft nur noch zur Aushülfe erforderlich ist. Das der Rhone entnommene Wasser, gewöhnlich 5 cbm in der Sekunde und nur selten bis zu 2,5 cbm herab, wird durch eine 3175 m lange erhöhte Leitung aus Beton-Eisenröhren einem 52 m über dem

Bauplatze befindlichen Sammelteiche zugeführt, von wo es zum Maschinenhause gelangt. Die Turbinen können hier bei 44 m Nettogefälle des Wassers etwa 2200 P. S. liefern. Auf der Südseite giebt die Diveria die erforderliche Wasserkraft her. Dem Flüfschen werden gewöhnlich 1,6 cbm Wasser in der Secunde entnommen, das gesammelt und mittelst einer eisernen Rohrleitung den Turbinen zugeführt wird. Es liefert bei einem Bruttogefälle von 176 m und einem Nettogefälle von 135 m ungefähr 2150 P. S.

Der Tunnelbau wurde auf Grund der Brandt'schen Pläne von der schweizer Jura-Simplonbahn-Gesellschaft der Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Co. durch Vertrag vom 15. April 1898 übertragen. An der Spitze des Unternehmens stand der verstorbene Ingenieur Brandt; Mitglieder der Gesellschaft sind noch der Ingenieur Brandau aus Cassel, die Gebrüder Sulzer in Winterthur, Locher & Co. in Zürich und die Nationalbank in Winterthur. Der Vertrag trat am 13. August 1898, an welchem Tage die Uebergabe des Terrains an die Gesellschaft erfolgte, in Kraft; drei Monate später, am 13. November 1898, begann die vertragsmäfsige, sehr knapp bemessene Baufrist. Sie beträgt für das Durchschlagen der Stollen I und II fünf Jahre und für die Erweiterung des Stollens I zum vorgeschriebenen Tunnelprofil ein weiteres halbes Jahr. Hiernach sind die Stollen bis zum 13. November 1903 durchzubrechen und der Tunnel I bis zum 13. Mai 1904 im Normalprofile fertigzustellen.

Die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft zahlt der Baugesellschaft für die allgemeinen Einrichtungen 7 Millionen Franken und für den eingleisigen Tunnel I nebst Parallelstollen zum Tunnel II 47½ Millionen Franken, zusammen 54½ Millionen Franken. Für jeden Tag, um welchen die Arbeiten aus irgend einem anderen Grunde, als Krieg zwischen Italien und der Schweiz, Epidemien oder Generalstreik ohne Verschulden der Unternehmung, im Rückstande bleiben, sind von dieser 5000 Franken Verzugsstrafe zu zahlen; für jeden Tag, um welchen die Arbeiten vor der festgesetzten Frist fertiggestellt werden, erhält die Unternehmung eine Prämie von ebenfalls 5000 Franken.

Die Erweiterung des Stollens II zum Normal-Tunnelprofile soll von der Jura-Simplonbahn-Gesellschaft erst gefordert werden, wenn der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domo d'Ossola 40 000 Franken für das Jahr und das Kilometer erreichen wird. Diese Arbeit ist alsdann ebenfalls der Baugesellschaft zu übertragen, die sie gegen eine besondere Entschädigung von 15 Millionen Franken binnen vier Jahren ausführen wird.

Nach den bisherigen Fortschritten des Baues ist das Einhalten der vertragsmäfsigen Zeit zu erwarten. Auf der Nordseite wurde der Stollen I im Monat Juni 1899 um 140,2 m, im Juli um 181,2 m, im August um 187,6 m, im September um 175 m, im October um 187,6 m gefördert; auf der Südseite, wo härteres Gestein zu durchbohren ist, betrugen die Fortschritte in den genannten fünf Monaten 130,5 m, 131,4 m, 155 m, 152,6 m und 148,7 m. Ende September war der Stollen I auf der Nordseite im Ganzen 1837 m, auf der Südseite 1133 m weit in den Berg vorgedrungen. Der Stollen II war etwas im Rückstande; er hatte Ende September auf der Nordseite eine Länge von 1592 m, auf der Südseite eine solche von 952 m erreicht. Doch waren damals die Turbinenanlagen erst seit einigen Wochen im Gange, mit deren Hülfe man das Versäumte nachzuholen gedenkt. Nach dem Stande vom September 1899 sind fernerhin werktäglich 11,31 m Stollenlänge auszubohren, wenn der Durchschlag pünktlich erfolgen soll; in dem genannten Monate betrug die durchschnittliche Stollenförderung an jedem Arbeitstage 12,6 m, so dafs also das Durchschnittssoll schon übertroffen war. Obgleich die Schwierigkeiten der Arbeiten beim weiteren Vordringen

wegen der zunehmenden Hitze noch wachsen werden, ist andererseits wegen Einschulung des Personals und fortschreitender Verbesserung der Einrichtungen eine Steigerung der Leistungen zu erwarten.

Mit der Erweiterung des Stollens I zum Normaltunnelprofile wird nicht gewartet, bis der Stollen durchgeschlagen sein wird; er wird vielmehr fortlaufend, wenn auch nicht in gleichem Schritte mit dem Vortrieb, ausgearbeitet. Ende September 1899 waren auf der Nordseite 530 m, auf der Südseite 298 m des Tunnels I, der übrigens durchweg ausgewölbt wird, auf das Normalprofil gebracht.

Aus einem Vergleiche der Bauzeit des 20 km langen Simplontunnels ($5\frac{1}{2}$ Jahre) mit der des 15 km langen Gotthardtunnels (8 bis 9 Jahre) und der des 12 km langen Mont Cenis-Tunnels (11 Jahre) sind die gewaltigen Fortschritte der Technik am besten ersichtlich.

Ueber die Aufbringung und Vertheilung der Baukosten haben wir im Jahre 1896 (Seite 178) berichtet. Hiernach baut, wie wir kurz wiederholen, Italien auf seine Kosten die Anschlufslinie Domo d'Ossola–Iselle, was 12 bis 14 Millionen Franken kosten wird; aufserdem zahlt es während der 99 jährigen Concessionsdauer einen jährlichen Beitrag von 66 000 Franken oder es steuert zum Tunnelbau eine einmalige Zahlung von $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken bei. Die oberitalienischen Städte, namentlich Mailand und Genua, zahlen eine Subvention von 4 Millionen Franken; die Schweiz endlich unterstützt das Unternehmen durch einen Beitrag von 15 Millionen Franken, wovon $4\frac{1}{2}$ Millionen auf den Bund und $10\frac{1}{2}$ Millionen auf die betheiligten Kantone und Gemeinden entfallen.

Der Betrieb auf der ganzen Strecke Brig–Domo d'Ossola wird von der Jura-Simplonbahn wahrgenommen werden. Als internationaler Hauptbahnhof für die Abwickelung der Zollgeschäfte ist Domo d'Ossola in Aussicht genommen; doch sollen dort nur die Zollangelegenheiten für die Reisenden erledigt sowie das Reisegepäck und die Postsendungen abgefertigt werden und die Sanitätspolizei für Seuchen und für den Viehverkehr ihren Sitz erhalten. Für den Güterverkehr sollen dagegen zwei getrennte Zollstellen, eine in Brig, die andere in Domo d'Ossola, eingerichtet werden.

38. Das neue siamesische Postgesetz.

Bereits seit einer längeren Reihe von Jahren befindet sich eine Anzahl deutscher Postbeamten im Dienste der siamesischen Regierung als Berather der letzteren in postalischen Angelegenheiten sowie als Vorsteher wichtiger Postbetriebsstellen; mit Genugthuung können wir feststellen, dafs sie es verstanden haben, ihren vaterländischen Einrichtungen in Siam in ausgedehntem Mafse Eingang zu verschaffen. Auch auf dem Gebiete des Postrechts, auf dem Siam bisher noch rückständig war, ist es neuerdings in die Fufsstapfen Deutschlands getreten. Das bis vor Kurzem in Geltung gewesene Postgesetz rührte aus dem Jahre 1247 alter siamesischer Zeitrechnung, die mit der Einführung des Buddhismus als Staatsreligion in Siam (638 n. Chr.) beginnt, oder aus dem Jahre 1885 nach unserer Zeitrechnung her. (1885 trat Siam dem Weltpostvereine bei. Jetzt rechnet man in Siam die Zeit nach dem Regierungsantritte des Begründers der herrschenden Dynastie Chakkri und zählt hiernach gegenwärtig das Jahr 119). In dem Einführungsgesetze zu dem neuen »Royal Siamese Post Office Act« (unterzeichnet durch die Königin Regentin im Maha Chakkri Palace zu Bangkok am

19. August des Jahres 116 [1897]) wird besonders hervorgehoben, dafs das bisherige Postgesetz den Anforderungen der fortschreitenden Verkehrsentwickelung nicht mehr entsprochen habe.

Wenn wir von dem äufseren Umfange absehen, so ist der ausschlaggebende Einflufs der deutschen postgesetzlichen Bestimmungen auf den Entwickelungsgang des neuen siamesischen Postgesetzes unverkennbar. Die meisten grundlegenden Vorschriften decken sich im wesentlichen mit denjenigen des deutschen Postgesetzes und der Postordnung, abgesehen natürlich von den in der Verschiedenartigkeit der Rechtsanschauungen der Völker begründeten Abweichungen (z. B. hinsichtlich des Strafmafses). Insbesondere gilt dies von den Bestimmungen über die Garantie bei der Abholung der Sendungen von der Post, über das Recht der Postverwaltung, in Kriegszeiten jede Verantwortlichkeit abzulehnen, und das Recht des Publikums, sich im gleichen Falle jeder sonstigen Versendungsgelegenheit zu bedienen, ferner über die Bestrafung der Versendung oder Beförderung von postzwangspflichtigen Gegenständen, über die wissentliche Wiederverwendung gebrauchter Marken, über die betrügerische Verwendung von Portofreiheitsbezeichnungen, die Versendung explosiver oder sonst gefahrbringender Stoffe sowie endlich über die besonderen Vorrechte der Post, wie z. B. das Recht, unbezahlt gebliebene Portobeträge im Zwangswege einzuziehen.

Das Postmonopol erstreckt sich nicht nur auf die Versendung von Briefen zwischen Postanstalten innerhalb des Landes, sondern auch von siamesischen Häfen nach dem Auslande. Die einzigen Ausnahmen vom Postzwange sind folgende:

1. Es ist gestattet, höchstens drei Briefe durch die gänzlich unentgeltliche Vermittelung eines Freundes des Absenders bei Gelegenheit eines Ganges oder einer Reise unter der Bedingung zu versenden, dafs der Freund die Briefe selbst den Personen, für die sie bestimmt sind, überliefert;

2. es ist zulässig, Sendungen, welche lediglich Angelegenheiten des Absenders oder Empfängers betreffen, durch einen besonderen Boten zu befördern;

3. den in Siam lebenden Chinesen ist gestattet, die von ihnen ausgehenden, für China bestimmten Briefe zu sammeln und in schweren Packeten durch die Post zur Absendung zu bringen. In dieser Sonderstellung äufsert sich eine gewisse Vorherrschaft des chinesischen Elements gegenüber der eingeborenen Bevölkerung;

4. die unentgeltliche Beförderung von Briefen, die gleichzeitig mit den Waaren, auf welche sie sich beziehen, versandt werden, ist gestattet, vorausgesetzt, dafs diese Briefe offen sind, so dafs ihr Inhalt jederzeit geprüft werden kann, und dafs sie den Vermerk: »Briefe für den Empfänger« oder einen gleichbedeutenden Vermerk tragen.

Ebenfalls unentgeltlich dürfen Briefe dagegen nicht befördert werden durch die gewöhnlichen Personen- und Güterfuhrwerke (ausgenommen diejenigen Briefe, welche sich auf die gleichzeitig beförderten Waaren beziehen), ferner durch Segelschiffe oder Dampfer zwischen siamesischen Häfen oder zwischen solchen und ausländischen Häfen sowie durch die Reisenden dieser Fahrzeuge.

Die Führer der Postdampfschiffe sind verpflichtet, die Posten sogleich nach ihrer Ankunft in einem Hafen dem Postamte daselbst abzuliefern sowie bei jeder Reise mindestens 24 Stunden vorher dem Vorsteher der Postanstalt schriftlich den Zeitpunkt der Abfahrt nach Tag und Stunde und das Ziel der Reise anzuzeigen.

Für den Verlust eines eingeschriebenen Gegenstandes, der in vorschriftsmäfsiger Weise bei einer siamesischen Postanstalt eingeliefert worden ist, wird dem Absender oder auf dessen

Verlangen dem Empfänger ein Ersatz von 20 Tikals = 40 Mark gezahlt, ausgenommen den Fall höherer Gewalt. Der Anspruch auf Entschädigung erlischt mit Ablauf eines Jahres, von der Auflieferung an gerechnet. Für die Beschädigung oder verzögerte Beförderung oder Bestellung eines eingeschriebenen oder gewöhnlichen Gegenstandes wird keinerlei Ersatz geleistet. Als Entschädigung bei Packeten wird bei der Beförderung innerhalb Siams der Werth des beschädigten oder verlorenen Inhalts, jedoch niemals mehr als 1 Tikal = 2 Mark für jedes Pfund des Gewichts dieses Inhalts gezahlt. Im Verkehre mit dem Auslande richtet sich der Schadenersatz nach den Bestimmungen der bezüglichen Verträge. Ein Anspruch auf Ersatzleistung findet bei Packeten jedoch nur dann statt, wenn die Annahme der beschädigten Sendung sogleich bei der Vorzeigung verweigert und ein entsprechender Vermerk auf das Begleitpapier gesetzt wird; ist das Packet einmal angenommen, so fällt jeder Ersatzanspruch damit ohne Weiteres fort.

Kein Postbeamter ist verantwortlich für den Verlust oder sonstigen Schaden, der durch falsche Leitung oder unrichtige Bestellung u. s. w. irgend eines Gegenstandes verursacht wird, es sei denn, dafs er aus Fahrlässigkeit, aus böser oder betrügerischer Absicht gehandelt hat.

Verletzung des Briefgeheimnisses seitens der Beamten wird mit Gefängnifs von sechs Monaten bis zu zwei Jahren, wissentliche betrügerische Verwendung falscher oder schon gebrauchter Marken, wissentliche Erhebung zu hoher Portobeträge, betrügerische Fälschung, Verheimlichung oder Vernichtung einer Urkunde mit Gefängnifs bis zu zwei Jahren bestraft.

Trunkenheit, Fahrlässigkeit oder sonst ungebührliches Verhalten bei der Beförderung einer Post und dergl., wodurch die Sicherheit der Gegenstände gefährdet wird, Verzögerungen in der Beförderung von Briefen, Posten und dergl. werden mit Geldstrafe bis zu 50 Tikals = 100 Mark oder mit Gefängnifs bis zu 50 Tagen geahndet.

Wer der Herstellung falscher Briefmarken überführt wird, verfällt einer Gefängnifsstrafe mit schwerer Arbeit bis zu sieben Jahren und einer Geldbufse bis zu 10 000 Tikals = 20 000 Mark. Auch schon der Besitz von Werkzeugen, die zur Anfertigung falscher Werthzeichen bestimmt sind, sowie der vollbrachte oder versuchte Gebrauch falscher Marken wird bei Privatpersonen mit Gefängnifs, verbunden mit schwerer Arbeit sowie entsprechender Geldstrafe belegt.

Die endgültige Aburtheilung und Bestrafung der Vergehungen gegen das Postgesetz steht zwar dem ordentlichen Strafgerichtshofe zu, doch ist die Postverwaltung befugt, die Einleitung der Untersuchung und die Verhaftung des Missethäters selbst vorzunehmen. Auch in Siam steht aber dem Schuldigen das Mittel zu Gebote, der Verfolgung im ordentlichen Verfahren durch gutwillige Zahlung der von der Postverwaltung festzusetzenden Strafe vorzubeugen.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Jahresbericht der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft für 1899. Die Geschäftsergebnisse waren im Ganzen befriedigend, wenn auch nicht nach allen Richtungen gleichmäfsig. Während die Laplata-Linie gute Einnahmen brachte, war dies bei der Brasil-Linie weniger der Fall. Die Ursachen hierfür sind in

der schlechten Geschäftslage in Brasilien und dem ungünstigen Ausfalle der Tabakernte in Bahia sowie darin zu suchen, dafs wegen des im August erfolgten Auftretens der Pest in Portugal das Anlaufen von Leixões (Porto) und Lissabon aufgegeben werden mufste, um den lästigen Quarantänemafsregeln in Brasilien zu entgehen. Der Vertrag mit der Rhederei A. C. de Freitas & Co. wegen gemeinsamer Ausführung der Fahrten nach Südbrasilien ist nicht wieder erneuert worden; diese Gesellschaft führt daher jetzt eigene Fahrten nach den südbrasilianischen Häfen in vierzehntägigen Zwischenräumen aus. Der Dampfer »Tucuman« gerieth bei Pernambuco in Folge Bruches der Ankerkette auf das dort befindliche Riff, der Dampfer »Pelotas« strandete in schwerem Wetter bei Dungeness, doch konnten beide Schiffe wieder abgebracht und nach Hamburg geschleppt werden, wo sie sich zur Zeit in Reparatur befinden. Der ältere Dampfer »Cintra« ist mit Vortheil verkauft worden; eingestellt wurden die neu erbauten Dampfer »Santos« (4855 Reg.-Tons) und »Tijuca« (4801 Reg.-Tons). Drei weitere Dampfer befinden sich im Baue, sie erhalten die Namen »Cap Frio«, »Cap Roca« und »Cap Verde«. Nach Einstellung dieser Dampfer wird die Flotte aus 32 Schiffen mit einem Buchwerthe von 18 178 477 Mark bestehen.

Das Aktienkapital von 7 500 000 Mark ist durch Ausgabe von 2500 neuen Aktien zu 1500 Mark um 3 750 000 Mark erhöht worden und beträgt jetzt 11 250 000 Mark. Die Einnahmen betrugen 1 462 626 Mark 45 Pf.; sie setzten sich zusammen aus 959 733 Mark 60 Pf. Betriebsgewinn, 215 686 Mark 08 Pf. Zinsen, 287 000 Mark aus dem Reserve-Assecuranz-Konto für ersparte Prämien und 206 Mark 77 Pf. Uebertrag aus dem Vorjahre. Nach Abzug der Anleihezinsen, Unkosten, Einkommensteuer und der Beiträge an die See-Berufsgenossenschaft und zur Invalidenversicherung verblieb ein Ueberschufs von 1 200 546 Mark 86 Pf. Daraus erhielten die Aktionäre 10 v. H. Dividende mit 1 125 000 Mark und der Vorstand und Aufsichtsrath Tantièmen 75 034 Mark, während 512 Mark 86 Pf. auf neue Rechnung übertragen wurden. Der Reservefonds von 1 250 000 Mark wurde aus dem Kursgewinne bei Ausgabe der neuen Actien um 955 000 Mark erhöht und beträgt jetzt 2 205 000 Mark.

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos. Die Ergebnisse des Geschäftsbetriebs im Jahre 1899 waren recht erfreuliche; der Bruttogewinn betrug 3 141 502 Mark 69 Pf., d. i. 291 322 Mark 90 Pf. mehr als im Vorjahre. Von den 49 Reisen, die 1899 beendet wurden, erstreckten sich 31 nach Chile, Peru und Ecuador, 18 wurden weitergeführt bis nach Centralamerika; 9 dieser Reisen erfolgten über Genua und Cadiz. An ernstlichen Unfällen ist nur einer vorgekommen, indem der Dampfer »Lavinia« auf der Ausreise unweit Las Palmas strandete und nach Abbringung zur Ausbesserung des beschädigten Schiffsbodens nach Hamburg zurückkehren mufste. Um sich einen gröfseren Antheil an der stetig zunehmenden Verschiffung von Wolle aus Patagonien und Feuerland zu sichern, hat die Gesellschaft einen älteren Dampfer »Licata« von 1474 Reg.-Tons gekauft und als Magazinschiff in Punta Arenas (Magellanstrafse) stationirt; ferner wurde ein kleinerer Dampfer »Emma« von 352 Reg.-Tons erworben, welcher dem vorbenannten Magazinschiffe die Wolle von den kleineren Verschiffungsplätzen zuführen soll. Da die Fahrten nach Centralamerika einen guten Ertrag ergaben, so beschlofs die Gesellschaft, auch an dem regen Frachtverkehre der mittelamerikanischen Republiken mit San Francisco sich zu betheiligen; zu diesem Zwecke wird seit September 1899 monatlich ein Dampfer von Hamburg über Antwerpen oder Genua nach Mittelamerika und San Francisco abgefertigt. Dies

dürfte wohl die längste aller von einer Gesellschaft regelmäfsig befahrenen Linien sein. Um einen so ausgedehnten Betrieb gegen alle Zwischenfälle sicher zu stellen, die sich aus Schiffsunfällen u. s. w. ergeben könnten, wurden drei neue Dampfer von etwa 6500 Reg.-Tons in Auftrag gegeben, davon einer in Hamburg bei Blohm & Vofs, zwei in Glasgow.

Die Flotte besteht zur Zeit aus 25 Dampfern, deren Buchwerth nach einer Abschreibung von 1 526 948 Mark 22 Pf. Ende 1899 noch 11 760 000 Mark betrug. Die Einnahme belief sich auf 3 144 499 Mark 96 Pf. und bestand aus 2 925 497 Mark 54 Pf. Betriebsgewinn, 142 658 Mark 47 Pf. Zinsen, 73 346 Mark 68 Pf. Ueberschufs aus dem Assecuranz-Reserve-Konto und 2997 Mark 27 Pf. Uebertrag vom Vorjahre. Nach Abzug der Ausgaben für Unkosten, Einkommensteuer, Beiträge für die See-Berufsgenossenschaft und zur Invalidenversicherung verblieb ein Gewinn von 3 036 715 Mark 77 Pf., über den in nachstehender Weise verfügt wurde: Abschreibung auf die Dampfer 1 526 948 Mark 22 Pf., auf Leichterfahrzeuge 706 Mark 94 Pf., zu Tantièmen 105 496 Mark 67 Pf., für das Kesselerneuerungs- und Reparaturkosten-Konto 191 812 Mark 12 Pf., 11 v. H. Dividende (auf das Aktienkapital von 11 000 000 Mark) 1 210 000 Mark, Uebertrag auf neue Rechnung 4749 Mark 9 Pf.

Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien. Der Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien im Jahre 1898 gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

I. Linien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien.

Der Gesammtverkehr der beiden Linien auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen belief sich auf 179 719 t im Werthe von 165 268 000 Mark gegen 178 015 t im Werthe von 165 793 000 Mark im Jahre 1897. Hierin sind nicht miteingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 46 450 000 Mark im Jahre 1898 und 27 253 000 Mark im Jahre 1897.

Es entfielen auf die Ausreise:

88 875 t im Werthe von 68 733 000 Mark gegen

95 155 t im Werthe von 68 487 000 Mark im Jahre 1897;

auf die Heimreise

90 844 t im Werthe von 96 535 000 Mark gegen

82 860 t im Werthe von 97 306 000 Mark im Jahre 1897.

Danach ist zwar die Ausfuhr mittelst der Reichs-Postdampfer im Jahre 1898 hinter derjenigen des Vorjahrs dem Gewichte nach um rund 6000 t zurückgeblieben, dem Werthe nach hat sie aber um 246 000 Mark zugenommen.

Die Einfuhr ist nach dem Gewicht um rund 8000 t gestiegen, während ihr Werth hinter dem des Vorjahrs um 771 000 Mark zurückblieb.

Von den ausgehenden Gütern wurden 67,3 v. H. des Gesammtwerths der in den europäischen Häfen aufgenommenen Ladung in Bremerhaven, 22,6 v. H. in Antwerpen, 8,8 v. H. in Genua und 1,3 v. H. in Neapel geladen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 3,2 v. H., in Genua 33,1 v. H., in Antwerpen 24,8 v. H. und in Bremerhaven 38 v. H. vom Gesammtwerthe.

Die hauptsächlichsten Frachtgegenstände bildeten auf der Ausreise: Zeugwaaren aller Art, Chemikalien und Farbwaaren, Verzehrungsgegenstände, Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen, Leder und Lederwaaren, Musikinstrumente, Strumpfwaaren, Metallwaaren (ohne Eisenwaaren), Glaswaaren und Posamenten; auf der Heimreise: Seide und Seidenabfälle, Wolle und Wollabfälle, Häute, Felle, Pelzwerk, Verzehrungsgegenstände, rohe Drogen, Gerbstoffe, Tabak, Silberblei, Zinn, Erze, Kupfer, Federn, Kautschuk, Guttapercha, Kuriositäten und Fächer.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 59 294 t im Werthe von 38 456 000 Mark, d. h. 66,7 v. H. des Gesammtgewichts und 55,9 v. H. des Gesammtwerths der ausgehenden Waaren.

Von den auf der Heimreise beförderten Gütern waren 51 308 t im Werthe von 39 269 000 Mark, d. h. 56,5 v. H. des Gesammtgewichts und 40,7 v. H. des Gesammtwerths, für Deutschland bestimmt.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen mit 72 764 t im Werthe von 93 109 000 Mark — auch hier wieder ohne Einrechnung der Kontanten — Theil. Auf die Ausreise entfielen hiervon 40 666 t im Werthe von 39 271 000 Mark, darunter deutscher Herkunft 28 346 t im Werthe von 20 568 000 Mark, d. h. 69,7 v. H. des Gesammtgewichts und 52,4 v. H. des Gesammtwerths der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 32 098 t im Werthe von 53 838 000 Mark waren 14 431 t im Werthe von 14 329 000 Mark, d. h. 45 v. H. des Gesammtgewichts und 26,6 v. H. des Gesammtwerths, für Deutschland bestimmt.

Der Antheil der australischen Linie an der Gesammtbeförderung betrug — ohne Edelmetalle und Kontanten — 106 955 t im Werthe von 72 159 000 Mark. Hiervon entfielen auf die Ausreise 48 209 t im Werthe von 29 462 000 Mark, darunter deutscher Herkunft 30 948 t im Werthe von 17 888 000 Mark, d. h. 64,2 v. H. des Gesammtgewichts und 60,7 v. H. des Gesammtwerths der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 58 746 t im Werthe von 42 697 000 Mark waren 36 877 t im Werthe von 24 940 000 Mark, d. h. 62,8 v. H. des Gesammtgewichts und 58,4 v. H. des Gesammtwerths, für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

Ostasiatische Linie.

	1898				1897			
	Klasse			Zusammen Klasse I bis III	Klasse			Zusammen Klasse I bis III
	I	II	III		I	II	III	
Ausreise ...	1 304	1 253	3 995	6 552	1 283	1 062	4 939	7 284
Heimreise .	1 011	1 186	1 877	4 074	916	982	1 449	3 347
Zus. ...	2 315	2 439	5 872	10 626	2 199	2 044	6 388	10 631.
Australische Linie.								
Ausreise ...	1 506	1 409	2 740	5 655	1 348	1 018	2 680	5 046
Heimreise .	1 080	999	2 340	4 419	862	961	2 556	4 379
Zus. ...	2 586	2 408	5 080	10 074	2 210	1 979	5 236	9 425.

II. Deutsch-Ostafrikanische Linie.

Der Gesammtverkehr, Ausreise und Heimreise zusammengenommen, belief sich auf 78 517 t im Werthe von 39 139 000 Mark gegen 70 293 t im Werthe von 39 947 000 Mark im Jahre 1897. Hierin sind nicht miteingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 1 072 000 Mark im Jahre 1898, 3 146 000 Mark im Jahre 1897.

Während sich also die Menge der beförderten Güter um über 8000 t vermehrt hat, ist ihr Werth gegen das Vorjahr auch ohne Berücksichtigung der Edelmetalle und Kontanten etwas zurückgeblieben.

Es entfielen auf die Ausreise:

38 672 t im Werthe von 19 003 000 Mark gegen

36 516 t im Werthe von 20 063 000 Mark im Jahre 1897;

auf die Heimreise

39 845 t im Werthe von 20 136 000 Mark gegen

33 777 t im Werthe von 19 884 000 Mark im Jahre 1897.

Der gröfsere Theil der ausgehenden Güter, nämlich 60,1 v. H. vom Gesammtwerthe der Einladungen in den europäischen Häfen, wurde in Hamburg, 7,8 v. H. wurden in Amsterdam, 12,2 v. H. in Antwerpen, 16,2 v. H. in Lissabon und 3,7 v. H. in Neapel aufgenommen.

Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 7,2 v. H., in Marseille 13,8 v. H., in Lissabon 1,3 v. H., in Rotterdam 8,9 v. H., in Hamburg 68,8 v. H. vom Gesammtwerthe.

Die hauptsächlichsten Beförderungsgegenstände bildeten auf der Ausreise: Verzehrungsgegenstände, namentlich Wein, Bier, Spirituosen und Zucker, ferner Zeug- und Strumpfwaaren, Kleider und Hüte, Drogen und Chemikalien, Zündschnüre, Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Holzwaaren und Möbel, Wagen und Wagentheile, Maschinen und Maschinentheile, Instrumente, Musikinstrumente, Waffen und Munition.

Auf der Heimreise wurden hauptsächlich Kaffee, Kakao, Gummi-elasticum und Kopal, Erdnüsse, Oel aller Art, Kautschuk, Koprah, Elfenbein, Häute und Felle, Wolle, Sesamsaat, Nelken, Reis, Früchte, Korkholz, Cigaretten, Mandeln befördert.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft:

21 501 t im Werthe von 8 081 000 Mark gegen

19 636 t im Werthe von 10 240 000 Mark im Jahre 1897,

d. i. 55,6 v. H. des Gesammtgewichts und 42,5 v. H. des Gesammtwerths der auf der Ausreise beförderten Waaren.

Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt:

20 881 t im Werthe von 11 031 000 Mark gegen

15 865 t im Werthe von 9 663 000 Mark im Jahre 1897,

d. h. 52,4 v. H. des Gewichts und 54,8 v. H. des Gesammtwerths der auf der Heimreise beförderten Waaren.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

	1898				1897			
	Klasse			Zusammen Klasse I bis III	Klasse			Zusammen Klasse I bis III
	I	II	III		I	II	III	
Ausreise . . .	1 211	1 227	1 987	4 425	1 001	1 031	2 056	4 088
Heimreise .	1 501	1 357	2 639	5 497	1 295	1 028	2 401	4 724
Zus. . . .	2 712	2 584	4 626	9 922	2 296	2 059	4 457	8 812.

Kleinbahnen. Einführung von Kleinbahnen in Stationen der preufsischen Staatseisenbahnen. Der preufsische Minister der öffentlichen Arbeiten hat vor Kurzem zur einheitlichen Regelung der Verträge mit Kleinbahnunternehmern wegen Einführung ihrer Linien in Staatsbahnstationen allgemeine Bedingungen erlassen, welche neuen Verträgen durchweg

zu Grunde gelegt und bei Gelegenheit thunlichst auch auf bereits bestehende Vertragsverhältnisse übertragen werden sollen. Sie gelten für alle Kleinbahnen, ohne Rücksicht auf ihre Spurweite, und finden auch dann Anwendung, wenn keine Vorkehrungen zum Uebergange von Wagen oder zur Ueberladung von Gütern getroffen werden. Abweichungen von den Bedingungen sind der Genehmigung des Ministers vorbehalten.

Der Kleinbahnunternehmer soll die gesammten Kosten der zur Einführung der Kleinbahn erforderlichen Anlagen, mit Einschlufs der Kosten für die erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen der Staatsbahnanlagen, tragen. Auf die letztgenannten Kosten können jedoch, nach billigem Ermessen der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Vortheile aus den in Folge dieser Aenderungen oder Erweiterungen etwa eintretenden Verbesserungen der Staatsbahnanlagen oder die Ersparnisse an sonst erforderlichen Ausgaben in Anrechnung gebracht werden. Soweit die Einführungsanlagen von der Staatseisenbahn-Verwaltung hergestellt werden, hat ihr der Kleinbahnunternehmer die Selbstkosten mit einem Zuschlage von 5 v. H. für Generalkosten zu erstatten. Die Benutzung von Grund und Boden der Staatseisenbahn-Verwaltung für Zwecke der Kleinbahn wird bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich, bei nutzbringenden Flächen (Dienstland, Lagerplätzen) gegen die ortsübliche Pacht gestattet.

Auch die Kosten der aus Betriebs- oder Verkehrsrücksichten von der Staatseisenbahn-Verwaltung für erforderlich erachteten Aenderungen oder Erweiterungen der Einführungsanlagen fallen dem Kleinbahnunternehmer zur Last, doch sollen hier, ebenso wie bei den Kosten der ersten Einführung, nach billigem Ermessen die Vortheile aus den durch diese Aenderungen erzielten Verbesserungen der Staatsbahnanlagen in Anrechnung gebracht werden. Aufserdem sind die Kosten für Aenderungen oder Erweiterungen der zur Einführung dienenden Staatsbahnanlagen, sofern sie nicht durch den Betrieb der Kleinbahn selbst bedingt werden, in den ersten zehn Jahren nach deren Einführung von der Staatseisenbahn-Verwaltung zu tragen.

Die Kosten für die in der Regel von der letzteren auszuführenden Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Einführungsanlagen hat der Kleinbahnunternehmer zu vergüten. Innerhalb der ersten fünf Jahre sind jedoch für Bewachung und Bedienung nur die der Staatsbahn thatsächlich erwachsenden Mehrausgaben zu erstatten; später wird für jeden Wärter oder Weichensteller der Staatsbahn, der ausschliefslich oder theilweise im Betriebe der Kleinbahn beschäftigt wird, der Betrag von 1200 Mark jährlich oder ein der Beschäftigungsdauer entsprechender Theilbetrag in Rechnung gestellt. Für die zur regelmäfsigen baulichen Unterhaltung der Gleise und Weichen erforderlichen Arbeiten sind jährlich 20 Pf. für das laufende Meter zu vergüten. Die übrigen Unterhaltungskosten werden theils durch Bauschvergütungen geregelt, theils besonders in Forderung nachgewiesen, in diesem Falle wiederum mit einem Zuschlage von 5 v. H. für Generalkosten.

Während die Bediensteten der Kleinbahn innerhalb der Einführungsanlagen den Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstehen, hat der Kleinbahnunternehmer den Staatsbahnbediensteten gegenüber, auch wenn von ihnen auf der Anschlufsstation der Stations-, Abfertigungs-, Kassen-, Rechnungs- oder Ladedienst der Kleinbahn übernommen worden ist, keine Disciplinarbefugnifs. Er darf ihnen daher den Kleinbahndienst betreffende Anordnungen nicht unmittelbar, sondern nur durch Vermittelung der ihnen vorgesetzten Behörde ertheilen. Dessenungeachtet gelten sie in Ansehung der Haftung für die Dauer ihrer Beschäftigung im Interesse der Kleinbahn lediglich als Beauftragte des Kleinbahnunternehmers; aus ihren Hand-

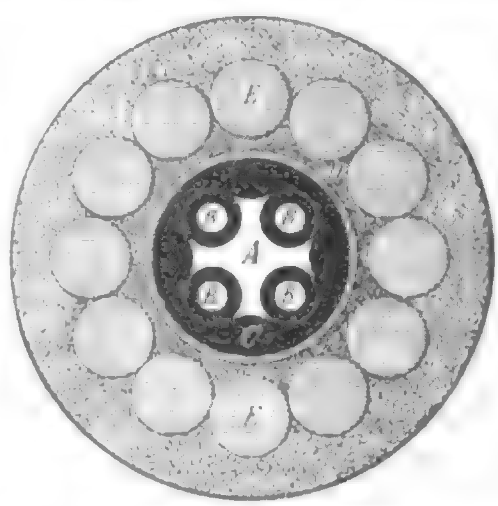
lungen kann dieser daher Ansprüche gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung nicht herleiten. Für ihre Mitverwendung sind für die ersten fünf Jahre wiederum nur etwaige Mehrausgaben in Rechnung zu stellen. Später ist ein dem Mafse der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender Kostenbetrag zu vereinbaren; es ist jedoch hierbei auf deren Leistungsfähigkeit billige Rücksicht zu nehmen. Jede Verwaltung haftet für den durch Verschulden ihrer Bediensteten entstandenen Schaden allein, wobei Bedienstete der einen Verwaltung als solche der anderen gelten, so lange sie eine dieser Verwaltung obliegende Thätigkeit ausführen.

Ein Wagenübergang von der Staatsbahn auf die Kleinbahn wird nur zugelassen, wenn deren Oberbau einen Raddruck von mindestens sechs Tonnen gestattet.

Von grofser Tragweite sind die Bestimmungen wegen des Ueberganges der Güter von der Staatsbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt. Hier ist eine Verkehrsgemeinschaft beider Bahnen ausdrücklich ausgeschlossen. Den von der Kleinbahn auf die Staatsbahn übergehenden Sendungen müssen Frachtbriefe in gleicher Weise wie den am Uebergangsort unmittelbar aufgegebenen Gütern beigefügt werden. Ebenso müssen die Frachtbriefe für Sendungen nach Kleinbahnstationen stets eine Angabe darüber enthalten, dafs und auf welcher Uebergangsstation die Güter der Kleinbahn ausgeliefert werden sollen, es sei denn, dafs ausnahmsweise ein direkter Tarif mit einer Kleinbahnstation besteht. Hiernach bilden direkte Tarife die Ausnahme. Andererseits wird die Kleinbahn verpflichtet, alle ihr von der Staatsbahnanschlufsstation überwiesenen Sendungen zur Weiterbeförderung zu übernehmen, sofern sie zu deren Beförderung ausreichende Einrichtungen besitzt.

Weitere Bestimmungen betreffen die Abrechnung über die Verkehrseinnahmen, die auf Monatsfrist gegenseitig gestundet werden sollen, die Abgrenzung der Haftung für die Güter, die Aufhebung des Vertrags, die etwaige Wiederbeseitigung der Einführungsanlagen, Zeit und Ort der Zahlungen und die von der Kleinbahn erforderte Sicherheitsleistung.

Kabel. Neues Fernsprechkabel mit Luftraum. Zwischen Beaulieu (Hampshire) und der Insel Wight (5,6 km) sowie zwischen Wales und Irland (rund 110 km) hat die britische Telegraphenverwaltung vor Kurzem je ein vieraderiges Fernsprechkabel neuer Bauart mit Luftraum verlegen lassen (s. nebenstehende Zeichnung). Jeder Leiter *B* enthält einen mittleren Draht, der von zehn dünnen Drähten umgeben ist; der Durchmesser der so gebildeten Litze beträgt rund 3 mm. Als Isolirung dient eine etwa 1,5 mm starke Schicht von Guttapercha. Die vier Adern sind so angeordnet, dafs sie die Kanten eines Cylinders von quadratischem Querschnitte bei einem gegenseitigen Abstande der Leitermitten von etwa 7,5 mm darstellen. Um die vier Adern zusammen ist nochmals Guttapercha *C* derartig geprefst, dafs der innere Raum *A* zwischen den Adern hohl bleibt, die Guttapercha



nur die aufsen liegenden Flächen der Adern berührt und ein cylindrisches Kabel von 15,24 mm Durchmesser gebildet wird. Der Hohlraum ist durch

Guttapercha in kurzen Entfernungen unterbrochen, damit bei einer Beschädigung des Kabels immer nur ein kurzes Kabelstück voll Wasser läuft. Das Kabel wird durch ein Messingband *D* und durch Stahldrähte *E* von rund 7 mm Durchmesser geschützt.

Die Kapazität dieses Kabels ist in Folge des verhältnifsmäfsig grofsen Luftraums nur gering, nämlich für 1 km gleich 0,054 Mikrofarad, gemessen zwischen zwei einander diagonal gegenüberliegenden Adern. Der Leitungswiderstand beträgt 4,64 Ohm, der Isolationswiderstand gegen Erde rund 1950 Megohm für 1 km.

Das beschriebene Kabel kann in Tiefen bis 500 m verwendet werden.

Zur Geschichte des österreichischen Briefkastens. Nach der Wiener »Zeitschr. f. Post u. Telegraphie« kann als Vorläufer des österreichischen Briefkastens die mit einer Einwurföffnung versehene Büchse angesehen werden, welche die Boten der sogenannten privilegirten Stadtposten in Wien, Prag, Brünn und Graz auf ihren Briefsammelgängen über der Schulter trugen und in die das Publikum seine Briefe hineinlegte. Regelrechte Briefkasten kamen erst in Gebrauch, als im Jahre 1785 die seit 1772 unterhaltene Wiener Stadtpost wieder aufgehoben wurde und an verschiedenen Stellen der Stadt »ständige Briefsammlungen« ins Leben traten. An jedem Briefsammlungslokale wurde ein hölzernes Kästchen mit dem Bilde eines Briefes und eines Posthorns zur Aufnahme unfrankirter Briefe angebracht. Eine gröfsere Verbreitung fanden die Briefkasten im Jahre 1847 in Wien nebst Vororten, indem bei jeder Briefsammlung zwei derartige Kasten aufgestellt wurden; der eine war aufsen am Lokal aufgehängt zur Aufnahme der unfrankirten Briefe, der andere war für solche Sendungen bestimmt, für welche das Franko entrichtet wurde; diese mufsten vom Briefsammler nach erfolgter Frankoerhebung und Stempelung in Gegenwart der Einlieferer in den Kasten gelegt werden. Die Briefkasten standen unter doppelter Sperre: des Briefsammlers einerseits und des abholenden Hofpostamtsdieners andererseits. Die Zahl der Briefsammlungen betrug damals 123, so dafs dem Wiener Publikum 246 Briefkasten zur Verfügung standen. Zwei Jahre später wurden auch an den die Postbeförderung besorgenden Lloydschiffen Briefkasten angebracht.

Erst die Einführung der Frankirung durch Freimarken im Jahre 1850, ferner die Einrichtung des Landpostdienstes im Jahre 1868 und die Einführung der Korrespondenzkarte im folgenden Jahre, wodurch der Briefverkehr einen bedeutenden Aufschwung nahm, führten zur allgemeinen Verbreitung der Briefkasten. Doch vollzog sich dieser Fortschritt nur allmählich. Der Briefmarkenverkauf wurde im Jahre 1851 Privatpersonen übertragen und diesen die Verpflichtung auferlegt, am Verkaufslokale Briefkasten anzubringen. Solche Markenverkaufsstellen gab es indefs zunächst nur in Wien und an Orten am Sitze einer Postdirektion. 1859 wurden Verkaufsstellen auch an Orten, wo sich keine Postdirektion befand, errichtet. Eine Anordnung an alle Postämter, vor dem Hause oder im Flure Briefkasten aufzustellen, erging erst im Jahre 1869. In welchem Mafse seitdem die Zahl der Einwurfbriefkasten in Oesterreich gestiegen ist, geht daraus hervor, dafs 1897 rund 20 000 vorhanden waren, gegenüber 4 023 im Jahre 1870.

Das Magnalium, ein neues Leichtmetall, macht gegenwärtig in technischen Kreisen von sich reden. Vor einer grofsen Zahl von Sachverständigen hat vor Kurzem in der Polytechnischen Gesellschaft Professor

Miethe den mit der Herstellung dieses neuen Metalls erzielten Fortschritt auf dem Gebiete der metallurgischen Technik eingehend erörtert.

Das Magnalium, eine Legirung von Aluminium und Magnesium, eignet sich, wie in dem Vortrag an Probestücken dargethan wurde, zu den mannigfachsten Zwecken. Bei einem Magnesiumgehalte von 5 v. H. erhält man ein zur Herstellung von Walzblech geeignetes Metall; bei einem Zusatze von 5 bis 8 v. H. Magnesium erreicht die Legirung die Bearbeitungsfähigkeit des Zinkes und bei einem Zusatze von 10 v. H. die Härte und Bearbeitungsfähigkeit des Messings und Rothgusses. Mischungen, in denen Magnesium stark überwiegt, ergeben ein Metall, das besonders für die Optik und Photographie verwendbar erscheint, indem es das Licht zurückwirft wie kein anderes bekanntes Spiegelmetall. Besonderes Interesse erregte ein von allen Seiten angefraistes Gufsstück, das einer Belastungsprobe von 7020 kg ausgesetzt gewesen war und hierbei nur eine gewisse Federung und Biegung gezeigt hatte, während Schmiedeeisen von gleichem Durchschnitte schon bei 6010 kg gebrochen war. Das Magnalium hatte sich in dieser Hinsicht etwa dem Bessemerstahle gleich erwiesen. Das neue Metall füllt ähnlich wie Messing mit Leichtigkeit die Formen und läfst sich ebenso leicht auf der Drehbank bearbeiten, dagegen ist seine Löthbarkeit noch nicht dargethan. Es kann überall dort, wo Messing und Rothgufs in Frage kommen, Anwendung finden. Da das Magnalium neben allen Vorzügen des Aluminiums, besonders dem der geringen Schwere, werthvolle Eigenschaften, wie Dichtigkeit, leichte Bearbeitungsfähigkeit u. s. w. besitzt, so dürfte seine Einbürgerung im Motorbau, in der Schiffahrt und in der Luftschiffahrt, in der Drahtfabrikation und in der Präcisionstechnik sowie auch als Lagermetall nur eine Frage der Zeit sein.

»Velvril«, ein Ersatz für Kautschuk und Guttapercha. Kautschuk und Guttapercha werden von der Industrie in steigendem Mafse gebraucht. Ihr Vorkommen ist indefs auf gewisse tropische Gebiete beschränkt und die Gewinnung wird in so unwirthlicher Weise betrieben, dafs dabei die den Gummisaft liefernden Bäume und Lianen meist der Vernichtung anheimfallen. 1898 hat sich die Ausfuhr von Kautschuk aus Para allein um 3000 t vermehrt; sie betrug 25 248 t, d. i. fast die Hälfte der auf 60 000 t geschätzten Ausbeute auf der ganzen Erde. Ueber die nur in Hinterindien vorkommende Guttapercha haben wir im Archiv von 1899, S. 939 ff. einen Aufsatz veröffentlicht. Die jährliche Ausfuhr an Guttapercha beträgt in Singapore, dem Mittelpunkte des Handels mit diesem Stoffe, 2600 t. Das ist wenig genug, wenn man berücksichtigt, dafs ein einziges transatlantisches Kabel 550 t beste Guttapercha erfordert und dafs bei allen gröfseren Staaten das Bestreben hervortritt, eigene, von England unabhängige Seekabel zu besitzen. Mit dem steigenden Bedarfe hält der Nachwuchs an Gummibäumen nicht gleichen Schritt, weshalb über kurz oder lang ein empfindlicher Mangel an Kautschuk und an Guttapercha zu befürchten ist.

Unter diesen Umständen erscheint es zeitgemäfs, mit der Zeitschrift »L'Etincelle électrique« auf ein künstliches Erzeugnifs, das »Velvril«, hinzuweisen, das in zahlreichen Anwendungsformen jene Gummiarten zu ersetzen im Stande ist. Das »Velvril« ist eine Mischung von salpetersauerem Oele und Nitro- (Salpeter-) Cellulose. Als Grundstoff wird Leinöl oder noch besser Ricinusöl verwendet, das man mit concentrirter Salpetersäure behandelt. Hierdurch verändern sich die Eigenschaften der Oele in sonderbarer Weise. Das specifische Gewicht

des Leinöls steigt von 0,935 auf 1,112, das des Ricinusöls von 0,967 auf 1,127. Die entstehende Verbindung, das salpetersaure Oel, ist nach erfolgter Reinigung eine zähe, kleberige Flüssigkeit von kirschrother Farbe und angenehmem Geruche.

Der andere Bestandtheil des »Velvril« ist eine schwach mit Salpeter vermischte Nitro-Cellulose.

Wenn man gewöhnliches Leinöl oder Ricinusöl mit einer Lösung von Nitro-Cellulose in einem geeigneten Auflösungsmittel vermischt, so bleibt das Oel — vorausgesetzt, dafs es nicht in allzu geringer Menge vorhanden ist — von der Nitro-Cellulose getrennt; man erhält eine spröde Masse von schwammartigem Gefüge, in deren Poren Oel eingeschlossen ist. Die salpetersaueren Oele dagegen vereinigen sich in beliebigem Verhältnisse mit der Nitro-Cellulose und bilden mit ihr nach Verdampfung des Auflösungsmittels eine homogene Masse.

Anscheinend ähnliche Mischungen können mit verschiedenen anderen salpetersaueren Flüssigkeiten, mit Nitroglycerin, Nitrobenzin u. s. w., hergestellt werden und der verstorbene Nobel hat schon deren Verwendung als Ersatz für Kautschuk vorgeschlagen. Aber wahrscheinlich wegen ihrer leichten Entzündbarkeit oder Explosionsfähigkeit ist keine dieser Verbindungen benutzt worden. Auch die Hinzufügung von fremden, die Gefahr vermindernden Stoffen macht sie nicht brauchbarer, weil jede Beimischung ihre praktischen Eigenschaften beeinträchtigt. Bei dem »Velvril« ist keine Gefahr vorhanden; es brennt etwa wie Kautschuk oder Guttapercha und verlöscht leicht. Die Masse bläht sich beim Verbrennen auf und hinterläfst als Rückstand eine schwammartige Asche.

Das »Velvril« kann, da der eine Bestandtheil (das Oel) flüssig und der andere (die Nitro-Cellulose nach Verdampfung des Auflösungsmittels) fest ist, in beliebig harter oder weicher Beschaffenheit, von der des Celluloids bis zu der des weichsten Kautschuks, hergestellt werden, indem man das Mischungsverhältnifs ändert. Die verschiedenen Mischungen ergeben zahlreiche Handelsprodukte von den mannigfaltigsten Verwendungsformen. Das dem Paragumini in Bezug auf Konsistenz am nächsten stehende Erzeugnifs enthält ungefähr zwei Theile Oel und einen Theil Nitro-Cellulose.

Das »Velvril« kann zu Maschinenriemen, zu Röhren und Schläuchen, zu undurchlässigen Geweben, zur Isolirung von Drähten, zu Lacken, Farben und zahlreichen anderen Gegenständen verwendet werden. Selbst wenn es sich zur Kabelfabrikation nicht eignen sollte, ist sein Nutzen für das Verkehrswesen bedeutend. Es wird dazu beitragen, dafs sich die Nachfrage nach Kautschuk und Guttapercha vermindert und dafs so dem drohenden Mangel an diesen werthvollen Tropenerzeugnissen vorgebeugt wird.

Betriebskoëfficient bei den preufsischen Staatsbahnen. Nach den Ausführungen des preufsischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, die dieser am 1. März den Berathungen anläfslich der zweiten Lesung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause vorausschickte, wird der Betriebskoëfficient, d. i. das Verhältnifs der Gesammtausgabe zu der Gesammteinnahme, in Procenten der letzteren ausgedrückt, für das Rechnungsjahr 1899 voraussichtlich 57,61 oder — wenn man die für 1899 nicht im Eisenbahnetat, sondern in dem der Finanzverwaltung vorgesehenen Gehaltserhöhungen für Eisenbahnbeamte mitberücksichtigt — 58,19 betragen. Das Verhältnifs hat sich gegen die Rechnungsjahre 1897 und 1898, in denen die Gesammtausgabe nur 55,27 und 57,53 v. H. der Gesammteinnahme betrug, nicht unwesentlich verschlechtert. Immerhin stehen die preufsischen

Staatsbahnen mit diesem Ergebnisse noch bei weitem günstiger als alle anderen deutschen Staatsbahnen, von denen nur eine einzige einen Betriebskoëfficienten aufweist, der sich dem preufsischen nähert, aber auch noch höher als 60 ist. Demgemäfs verzinsen sich auch die preufsischen Staatsbahnen am höchsten und zwar unter Zugrundelegung des sogenannten statistischen Anlagekapitals von 7600 Millionen Mark etwas höher als 7 v. H. Für 1897 und 1898 betrug die Verzinsung des Anlagekapitals 7,14 und 7,07 v. H. Die Rechnungen, die auf Veranlassung des Reichs-Eisenbahnamts seit dem vorigen Jahre in den übrigen Bundesstaaten nach dem preufsischen Muster aufgestellt worden sind, weisen wesentlich niedrigere Erträgnisse nach; in keinem anderen Staate erreicht die Verzinsung des Anlagekapitals auch nur annähernd die Höhe von 5 v. H. Das günstige Ergebnifs der preufsischen Staatsbahnen ist erzielt trotz der aufserordentlich starken Zunahme der Nebenbahnen, von denen man nicht erwarten darf, dafs sie in den ersten Jahren erhebliche Beträge zur Verzinsung des Anlagekapitals liefern werden, und trotzdem, dafs aus den laufenden ordentlichen Ausgaben des Etats in den letztvergangenen zehn Jahren die Bezüge der Bediensteten um 72 Millionen Mark erhöht und weitere 150 Millionen Mark zu Verbesserungen der Bahnhofsanlagen und zur Vermehrung des rollenden Materials verwendet worden sind, während Ausgaben der letzteren Art bei anderen Staatsbahnen nicht zu den laufenden Betriebsausgaben gerechnet werden.

III. LITERATUR.

1. Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfungen der Telegraphenbeamten (insbesondere zum Telegraphenassistenten und zum Telegraphensekretär). Mit 385 Abbildungen im Texte.
2. Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfungen der Postbeamten in der Telegraphie (insbesondere die Postassistenten- und die Postsekretärprüfung). Mit 200 Abbildungen im Texte.

Beide Bücher bearbeitet von Noebels, Vorsteher des Telegraphen-Betriebsbüreaus des Reichs-Postamts, Schluckebier, Geheimer expedirender Sekretär, Jentsch, Geheimer expedirender Sekretär. Im Selbstverlage der Verfasser. Berlin 1900. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

Das Telegraphen- und Fernsprechwesen im Reichs-Telegraphengebiete hat in den letzten Jahren einen Aufschwung genommen, wie in keinem früheren Zeitabschnitte. Zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Telegraphenleitungen sind neue Betriebsweisen, z. B. das Hughes-Gegensprechen, mit zum Theil verwickelten Schaltungen und neuen Apparaten eingeführt worden; der Klopfer verdrängt mehr und mehr den Morseapparat aus den Arbeitsstromleitungen; ununterbrochen ist die Technik am Werke, die gebräuchlichen Apparate, häufig unter gänzlicher Umgestaltung, zu vervollkommnen; der Betrieb langer Unterseekabellinien, bei deren Herstellung das Deutsche Reich in Wettbewerb mit den übrigen Nationen getreten ist, erfordert besonders empfindliche Apparate eigenartiger Bauart, deren Ver-

bindungen unter einander von den gewöhnlichen Schaltungen völlig abweichen.

Noch bedeutsamer ist die Entwickelung des Fernsprechwesens. Durch die Ausdehnung des Fernsprechverkehrs auf das platte Land sind die äufsersten Verzweigungen des allgemeinen Fernsprechnetzes bis in kleine und kleinste Orte geführt worden. Fast alle nur einigermafsen verkehrsreichen Orte besitzen schon ein Stadt-Fernsprechnetz oder wenigstens eine Umschaltestelle, aus der sich nach kurzer Zeit eine Stadt-Fernsprecheinrichtung zu entwickeln pflegt. Dadurch sind die früher einfachen telegraphentechnischen Einrichtungen bei zahlreichen Postämtern, selbst II. und III. Klasse, erheblich zusammengesetzter geworden, und der Betrieb der Doppelleitungen, der mit seinen Sonderapparaten und Sonderschaltungen in wesentlichen Punkten von dem Betriebe der Einfachleitungen abweicht, fordert von den Beamten eine technische Vor- und Ausbildung, wie sie durch die bis Ende 1899 gültig gewesenen Bestimmungen nicht gewährleistet wurde.

In der Erkenntnifs, dafs die besten Betriebseinrichtungen wenig nützen, wenn nicht ein mit ihnen durchaus vertrautes Betriebspersonal vorhanden ist, hat die Verwaltung gelegentlich der durch Erlafs des Staatssekretärs des Reichs-Postamts vom 1. Januar 1900 angeordneten Personalreform eine besondere Klasse von Beamten geschaffen, die, ohne im Postdienst ausgebildet zu werden, lediglich für den Telegraphen- und Fernsprechdienst (einschliefslich des Baues) bestimmt sind und von denen eine über das bisherige Mafs hinausgehende Summe von Kenntnissen und Fertigkeiten verlangt wird. Auch für die Postbeamten haben die Anforderungen in telegraphentechnischer Hinsicht gesteigert werden müssen. Das, was die Beamten sich in Zukunft anzueignen haben, findet sich zum Theil zerstreut in einer grofsen Anzahl von Einzelwerken, die häufig nicht mehr auf der Höhe der Zeit stehen und die überdies den Stoff nicht immer in einer den besonderen Verhältnissen des angehenden Telegraphenbeamten angepafsten Form enthalten. Ein anderer, recht erheblicher Theil des Lernstoffs ist überhaupt noch nicht veröffentlicht, sondern nur in Verfügungen niedergelegt, die nicht Jedem ohne weiteres zugänglich sind. Um die hieraus den Beamten für die Ablegung der Assistenten- und Sekretärprüfung entstehenden Schwierigkeiten, soweit möglich, aus dem Wege zu räumen, haben die Verfasser in enger Anlehnung an die neuen Prüfungsvorschriften die oben angeführten Bücher herausgegeben. Die beiden Werke enthalten den gesammten Lernstoff, den die Beamten bewältigen müssen, jedoch mit der Einschränkung, dafs, um die Bücher nicht zu umfangreich zu gestalten, die Bestimmungen der A. D. A. f. P. u. T. nur in den wesentlichsten Punkten Aufnahme gefunden haben; es ist daher vorausgesetzt, dafs z. B. Abschnitt V, 4 und 5 sowie Abschnitt VIII der A. D. A. noch besonders studirt werden.

Das für die Telegraphenbeamten bestimmte Werk mit 783 Seiten hat 8 Abtheilungen. In I. Abtheilung sind die Reichs- und Landesverfassung, Gesetze, Verordnungen u. dgl. behandelt. II. Abtheilung — Apparate und Schaltungen — berücksichtigt neben den Morse- und Klopfersystemen die neusten Arten des Hughesapparats (mit elektrischem Antrieb und mit senkrecht statt wagerecht stehender Regulirvorrichtung) sowie die wichtigen, aber wenig bekannten Apparate: Heberschreiber, Undulator und Wheatstone. Der Mehrfachtelegraphie ist ein besonderes Kapitel gewidmet. Einen breiten Raum nehmen die Fernsprech-Apparate und -Schaltungen ein (z. B. Klappenschränke zu 5, 10, 20, 40 und 50 Doppelleitungen, kleine und grofse Fernleitungsschränke, Vielfachumschalter, Doppelsprechschal-

tungen); die Verfasser haben hier die neusten Typen berücksichtigt, deren Feststellung durch das Reichs-Postamt zum Theil erst während der Drucklegung erfolgt ist. In dieser Abtheilung werden die Vorsteher von Postämtern mit Vermittelungsanstalt das längst gewünschte Hülfsmittel finden, um sich mit den ihrer Aufsicht unterstellten technischen Einrichtungen besser vertraut zu machen, als dies bisher aus Einzelverfügungen möglich war. — Der Beschreibung jedes Apparats sind werthvolle Angaben über die möglichen Fehler, ihre Ursache und Beseitigung beigegeben. — Die III. Abtheilung führt den Leser in den Telegraphen- und Fernsprechbau ein; auch hier sind die neusten Aenderungen und Verbesserungen berücksichtigt, z. B. die J-Stützen, welche an die Stelle der Doppelwinkelstützen für Fernsprech-Doppelleitungen treten sollen, die verschiedenen Arten von Telegraphen- und Fernsprechkabeln und von Zimmerleitungsmaterialien, die Cementkanäle u. s. w. — Der Telegraphen- und Fernsprechbetriebsdienst, das Kassen- und Rechnungswesen, die Ausstattungsgegenstände und Amtsbedürfnisse bilden den Inhalt der IV. Abtheilung. — V. Abtheilung — Geographie — giebt u. a. eine Uebersicht über das Welt-Telegraphennetz mit Einschlufs der Unterseekabel. — Die VI. Abtheilung ist der Mathematik gewidmet und bietet in leicht fafslicher Form die hauptsächlichsten Lehrsätze aus der Arithmetik, Planimetrie, Stereometrie und Trigonometrie. Ein ausreichendes Aufgabenmaterial ist jedem Kapitel beigefügt. — In VII. Abtheilung — Physik — wird nach Erklärung der physikalischen Grundbegriffe und nach der Lehre vom Schalle die Lehre vom Magnetismus und von der Elektrizität mit der für den Telegraphenbeamten nöthigen Ausführlichkeit dargestellt. — Die VIII. Abtheilung behandelt die Chemie, ein Gebiet, das den meisten Telegraphenbeamten völlig unbekannt ist. Die Verfasser haben daher besondere Mühe darauf verwendet, den spröden Stoff in eine leicht verständliche Form zu bringen. Im Uebrigen ist das Hauptaugenmerk auf die Technologie der für Telegraphenzwecke verwendeten Stoffe (Metalle, Porzellan u. s. w.) gelegt worden.

Die Verfasser sind bei aller gebotenen Beschränkung mit grofser Gründlichkeit vorgegangen, so dafs die Abtheilungen II, III und VII auch Studirenden der Elektrotechnik, Starkstromtechnikern u. A., die sich über die Schwachstromtechnik unterrichten wollen, von Nutzen sein werden. Der Werth des fliefsend geschriebenen, klaren Textes wird durch die grofse Zahl der beigegebenen Abbildungen wesentlich erhöht. Diese zeichnen sich durch grofse Anschaulichkeit aus und sind sämmtlich für das Werk besonders entworfen worden.

Das zweite Buch, welches den Postbeamten als Leitfaden für die Prüfungen in der Telegraphie dienen soll, ist eine verkürzte Wiedergabe des besprochenen Hauptwerkes. Es bringt alles, was der Postbeamte nach den Prüfungsvorschriften in Bezug auf Telegraphie wissen mufs. Unnöthiges (z. B. Hughesapparat, Heberschreiber, Undulator, Mathematik, Chemie) ist weggelassen; dagegen sind die Fernsprechapparate aus den oben gestreiften Gründen fast ebenso ausführlich behandelt worden wie im Hauptwerke.

Die Ausstattung der beiden Bücher ist, wie bei Erzeugnissen der Reichsdruckerei nicht anders erwartet werden kann, mustergültig.

Wir empfehlen das Studium der Werke nicht nur den Beamten, die sich noch der Assistentenprüfung unterziehen müssen oder welche die Sekretärprüfung ablegen wollen, sondern auch denen, die — wie z. B. viele Amtsvorsteher — die Aufsicht über zusammengesetzte technische Einrichtungen auszuüben oder die als Betriebs- oder Baubeamte mit solchen Einrichtungen Befassung haben.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 9. BERLIN, MAI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

39. Entwurf eines Gesetzes, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit Afrika, nebst Begründung.

Der dem Reichstage vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit Afrika, hat folgenden Wortlaut:

§. 1.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, nach Ablauf des gegenwärtigen, auf Grund des Gesetzes, betreffend eine Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika, vom 1. Februar 1890 (Reichs-Gesetzbl. S. 19) abgeschlossenen Vertrags die Einrichtung und Unterhaltung einer vierzehntägigen Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika und einer vierwöchentlichen Postdampfschiffsverbindung mit Südafrika auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an einen geeigneten deutschen Unternehmer zu übertragen und in dem hierüber abzuschliefsenden Vertrag eine Beihülfe bis zum Höchstbetrage von jährlich einer Million dreihundert und fünfzigtausend Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§. 2.

Diese Verbindungen können durch eine abwechselnd von Osten und von Westen um Afrika fahrende Hauptlinie und eine durch den Suezkanal nach und von Ostafrika fahrende Zwischenlinie hergestellt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit mufs für neu zu erbauende Schiffe im Durchschnitte mindestens betragen

1. auf der Hauptlinie
   a) in der westlichen Fahrt sowie auf der Strecke zwischen Neapel und Dar-es-Salaam in der östlichen Fahrt 12 Knoten,
   b) auf den übrigen Strecken der östlichen Fahrt $10\frac{1}{2}$ Knoten;
2. auf der Zwischenlinie 10 Knoten.

§. 3.

Der Unternehmer ist zu verpflichten, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf der Hauptlinie für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der vertragsmäfsigen Fahrgeschwindigkeit eintreten zu lassen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenz-Postlinie eine Steigerung der vertragsmäfsigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt.

Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit hat ohne besondere Gegenleistung des Reichs zu erfolgen, soweit der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmäfsigen Gegenleistung steigert.

§. 4.

Im Uebrigen finden die Vorschriften des Gesetzes vom 1. Februar 1890 auch auf die nach dem gegenwärtigen Gesetz einzurichtenden Postdampfschiffsverbindungen Anwendung.

Urkundlich u. s. w.

Gegeben u. s. w.

Die deutsche Reichspostdampferlinie nach Ostafrika, deren Vervollkommnung und Erweiterung durch obige Gesetzesvorlage bezweckt wird, hat seit ihrem Bestehen bereits mehrfache Umgestaltungen und Verbesserungen erfahren. Während die Unternehmerin nach dem Vertrage vom 5./9. Mai 1890 nur in vierwöchentlichen Fahrten eine Hauptlinie zwischen Hamburg, Zanzibar, den wichtigeren Küstenplätzen des deutschen Schutzgebiets und Delagoa-Bay, ferner je eine Küstenlinie im Bereiche des deutschen Schutzgebiets und der portugiesischen Besitzungen mit Anschlufs an die Dampfer der Hauptlinie zu unterhalten hatte, dehnte sie schon im Jahre 1892 die Fahrten der Hauptlinie südlich bis nach Durban (Natal) aus und brachte mit dem Reichs-Postdampferunternehmen eine von ihr in Gemeinschaft mit der Deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft eingerichtete Linie Bombay—Zanzibar in Verbindung. Seit 1896 hat die Unternehmerin die Fahrten auf der Hauptlinie vermehrt, indem sie zunächst die Zeitabstände zwischen den einzelnen Fahrten auf drei Wochen abkürzte und seit 1898 vierzehntägige Fahrten veranstaltete.

Mit der Vermehrung der Fahrten hat sich auch der durch die afrikanischen Reichs-Postdampfer vermittelte Waarenverkehr im Laufe der Jahre aufserordentlich erhöht. Es betrug der Gesammtverkehr auf der subventionirten Linie (also ohne die Bombay-Linie), mit Ausschlufs der Edelmetalle und Kontanten,

1891	21 651 Tonnen	im Werthe von	12 202 000 Mark,
1898	78 517 -	- - -	39 139 000 - .

Von diesem Gesammtverkehr entfielen auf die

Ausreise:

1891	11 129 Tonnen	im Werthe von	6 681 000 Mark,
1898	38 672 -	- - -	19 003 000 - ;

Heimreise:

1891	10 522 -	- - -	5 521 000 Mark,
1898	39 845 -	- - -	20 136 000 - .

Die Verkehrssteigerung ist mithin der Ein- und Ausfuhr annähernd gleichmäfsig zu Gute gekommen.

Auf den Verkehr mit **Deutsch-Ostafrika** entfielen bei der

Ausreise:

1891	4283 Tonnen	im Werthe von	1 588 000 Mark,
1898	4503 -	- - -	2 496 000 - ;

Heimreise:

1891	208 -	- - -	217 000 -
1998	861 -	- - -	777 000 - .

Auch die Zunahme des **deutschen** Waarenverkehrs auf der Ostafrika-Linie in der Zeit von 1891 bis 1898 war erfreulich; denn es stieg dieser Verkehr

a) auf der Ausreise und Heimreise zusammen von 6 018 000 Mark auf 19 112 000 Mark, d. i. um 13 094 000 Mark oder 217,6 v. H.;
b) auf der Ausreise allein von 2 806 000 Mark auf 8 081 000 Mark, d. i. um 5 275 000 Mark oder 188 v. H.;
c) auf der Heimreise allein von 3 212 000 Mark auf 11 031 000 Mark, d. i. um 7 819 000 Mark oder 243,4 v. H.

Auf den deutschen Schiffsbau hat die Reichs-Postdampferlinie nach Ostafrika insofern fördernd eingewirkt, als die Unternehmerin für ihre Zwecke im Ganzen 9 Schiffe von 25 603 Reg.-Tons Bruttoraumgehalt auf deutschen Werften neu erbauen liefs und hierfür rund 11 Millionen Mark aufgewendet hat. Dazu treten 2 weitere für die Linie angekaufte und auf deutschen Werften gebaute Schiffe von 4169 Reg.-Tons Bruttoraumgehalt und einem Anschaffungswerthe von 1 185 000 Mark. Nicht minder hat das deutsch-ostafrikanische Reichs-Postdampfer-Unternehmen durch den Verbrauch von Betriebsmaterialien und Proviant den betheiligten deutschen Erwerbszweigen beachtenswerthe Vortheile zufliefsen lassen. So sind in den Jahren 1897 und 1898 verwendet worden für:

	1897 Mark	1898 Mark
Kohlen, deutschen Ursprungs	257 490	321 554
Proviant, - -	490 970	528 487
sonstige Ausrüstungsgegenstände	207 270	227 706.

Der Personenverkehr auf den Reichspostdampfern hat sich vom Jahre 1891 bis 1898 sowohl auf der Hauptlinie als auf der südlichen Küstenlinie beträchtlich, auf der nördlichen Zweiglinie in geringerem Mafse gehoben.

Es wurden befördert:

1. **Auf der Hauptlinie:**

1891	Ausreise	Heimreise	Zusammen	Im Durchschnitt auf der Doppelreise
Reisende I. Klasse.....	310	158	468	43
- II. -	169	105	274	25
- III. -	317	384	701	64
Zusammen...	796	647	1443	131.
1898				
Reisende I. Klasse.....	1211	1501	2712	113
- II. -	1227	1357	2584	108
- III. -	1987	2639	4626	193
Zusammen...	4425	5497	9922	413.

2. Auf der nördlichen Küstenlinie:

		Im Durchschnitt auf jeder Reise
1891		
Reisende I. Klasse	145	14
- II. -	21	2
- III. -	—	—
Zusammen...	166	16.
1898		
Reisende I. Klasse	185	14
- II. -	54	4
- III. -	14	1
Zusammen...	253	19.

3. Auf der südlichen Küstenlinie:

		Im Durchschnitt auf jeder Reise
1891		
Reisende I. Klasse	98	9
- II. -	5	—
- III. -	64	6
Zusammen...	167	15.
1898		
Reisende I. Klasse	321	21
- II. -	282	19
- III. -	319	21
Zusammen...	922	61.

Die erhebliche Zunahme des Personenverkehrs ist zum Theil auf die im Jahre 1893 erfolgte Einstellung der ostafrikanischen Fahrten der portugiesischen Dampferlinie, zum Theil auf die allgemeine Steigerung des Verkehrs der ostafrikanischen Ländergebiete zurückzuführen. Besonders aber ist sie dem Umstande zuzuschreiben, dafs der Betrieb der deutschen Ostafrika-Linie während der ganzen Zeit sich aufserordentlich regelmäfsig gestaltet hat und dafs allmählich eine Verdoppelung der Fahrten eingetreten ist.

An der Beförderung der Briefsendungen zwischen Deutschland und den Ländergebieten Ost- und Südafrikas, deren Gewicht nach der letzten allgemeinen Statistik im Weltpostvereine sich im Jahre 1893 auf 31 980 kg, 1896 auf 55 196 kg beziffert hat, sind die deutschen Postdampfer 1893 nur mit 2983 kg, 1896 nur mit 4317 kg betheiligt gewesen. Auch von den fremden Postverwaltungen werden den deutschen Schiffen Briefpostsendungen nur in mäfsigem Umfange zugewiesen; nach der erwähnten Statistik hat sich deren Gewicht im Jahre 1893 auf 5253 kg, 1896 auf 7298 kg beschränkt. Dies hat seinen Grund darin, dafs der bei Weitem gröfste Theil des gedachten Postverkehrs auf Südafrika entfällt und dafs dieser Verkehr jetzt fast ausschliefslich durch die englischen Schnelldampfer der Linie Southampton—Kapstadt vermittelt wird.

Die neue Dampfervorlage bezweckt

1. die vertragsmäfsige Sicherstellung der vierzehntägigen Verbindung mit Ostafrika;
2. die Beschleunigung der Verbindung zwischen dem ostafrikanischen Schutzgebiet und der Heimath auf den Hauptfahrten;
3. den Ersatz der Küstenlinien durch eine direkte Verbindung mit Deutschland;

4. die Vergröfserung und Erneuerung des gesammten Schiffsmaterials;
5. die Schaffung einer vierwöchentlichen Verbindung mit dem Kap.

Zur näheren Begründung dieser Forderungen führt die dem Gesetzentwurfe beigefügte Denkschrift u. a. Folgendes aus:

Der Umstand, dafs die thatsächlichen Leistungen der deutschen Ostafrika-Linie seit mehreren Jahren den Umfang ihrer vertragsmäfsigen Verpflichtungen weit überschritten haben, legt Zeugnifs für das in Wirklichkeit vorhandene Verkehrsbedürfnifs ab. Die Befriedigung dieses Verkehrsbedürfnisses darf nicht auf eine freiwillige Leistung des Unternehmers, die er jederzeit einstellen kann, angewiesen bleiben, sondern mufs vertragsmäfsig gesichert werden. Es ist daher die vertragsmäfsige Sicherstellung des nunmehr seit zwei Jahren an der Ostküste Afrikas südlich bis Delagoa-Bay bestehenden vierzehntägigen Dampferverkehrs als erste Aufgabe bei der weiteren Ordnung der Dinge anzusehen. Dies ist um so nöthiger, als vor Beginn der vierzehntägigen Fahrten die lebhaftesten Klagen über unzureichende Verschiffungsgelegenheit und Liegenbleiben der Waarensendungen von den verschiedensten Punkten der ostafrikanischen Küste erhoben worden waren und im Reiseverkehre die zur Regel gewordene Ueberfüllung der Dampfer besondere Anordnungen erheischte, um den Reisenden aus dem deutschen Schutzgebiete die Unterkunft auf den vom Süden kommenden Dampfern zu sichern. Im Weiteren bedeutet die vierzehntägige Postverbindung für Ostafrika und insbesondere für unser deutsches Schutzgebiet einen solchen Fortschritt, dafs ein neues Vertragsverhältnifs ohne ihre Sicherstellung nicht wird eingegangen werden können.

Auch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der ostafrikanischen Linie wird, wenigstens soweit der Verkehr zwischen dem deutschen Schutzgebiet und der deutschen Heimath in Frage kommt, anzustreben sein. Die französische Postlinie der Messageries Maritimes hat auf der Fahrt von Marseille nach Madagascar vertragsmäfsig eine Geschwindigkeit von 12 Knoten zu leisten und legt damit fahrplanmäfsig die Strecke Marseille — Zanzibar in 18 Tagen zurück. Die deutschen Dampfer dagegen gebrauchen bei einer vertragsmäfsigen Geschwindigkeit von $10^1/_2$ Knoten für die kürzere Strecke Neapel — $\frac{\text{Zanzibar}}{\text{Dar-es-Salaam}}$ mindestens 19 Tage. Obwohl die französische Linie nach der Lage ihres Fahrplans nicht als ein eigentliches Konkurrenz-Unternehmen der Reichslinie gelten kann und deshalb eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der letzteren nicht gerade als dringlich zu betrachten ist, so liegt es doch im Interesse des Ansehens der deutschen Linie, dafs sie wenigstens auf der Strecke zwischen dem letzten europäischen Passagierhafen (Neapel) und Dar-es-Salaam, dem Mittelpunkte des deutschen Schutzgebiets, bei den Hauptfahrten die gleiche Geschwindigkeit entwickelt wie die französische Postlinie. Alsdann würden Zanzibar und Dar-es-Salaam von Neapel in 17 Tagen erreicht und damit ein aus unseren kolonialen Kreisen vielfach hervorgetretener Wunsch erfüllt werden.

Der Ersatz der Küstenlinien durch eine direkte Verbindung mit Deutschland gewährt für den Verkehr mit den kleineren ostafrikanischen Häfen den erheblichen Vortheil, dafs die Umladung der Güter vermieden wird.

Die Erneuerung der älteren in der ostafrikanischen Fahrt beschäftigten Schiffe ergiebt sich als nothwendig, um den vierzehntägigen Dienst mit einem der Entwickelung der Verhältnisse entsprechenden Schiffsmaterial aufrecht zu erhalten. Aufserdem bedingt die Erweiterung des Unternehmens auch eine Vermehrung des Schiffsmaterials.

Für die Einbeziehung des Kaplandes in das ostafrikanische Reichspostdampfer-Unternehmen sprechen,

abgesehen von den für die Ausdehnung unserer Reichspostdampferlinien im Allgemeinen mafsgebenden Gesichtspunkten — Selbständigkeit unserer überseeischen Verkehrsbeziehungen —, die folgenden:

1. Post- und Marine-Interessen;
2. die wirthschaftliche Bedeutung des Kaplandes für die Entwickelung unseres Handelsverkehrs und
3. die Eröffnung von Zugangshäfen nach dem wichtigen Transvaalgebiete, die schneller erreichbar sind als die Delagoa-Bay.

Bis vor Kurzem war eine direkte deutsche Dampferverbindung mit Kapstadt überhaupt nicht vorhanden. Erst vor Jahresfrist hat die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft zu Hamburg ihre Frachtdampfer auf der Ausreise alle 4 Wochen Kapstadt anlaufen lassen. Heimkehrend fehlt auch jetzt noch jede deutsche Dampferverbindung. Der Handelsverkehr Deutschlands mit Kapland liegt in Folge dessen noch dermafsen in englischen Händen, dafs der gröfste Theil der deutschen Waaren seinen Weg dorthin über London nimmt und dabei allen mit der Umladung und der ausländischen Vermittelung verbundenen Nachtheilen ausgesetzt ist.

Aber auch das postalische und das Interesse unserer Kriegsmarine fallen erheblich ins Gewicht. Unsere Postverwaltung ist nach den bestehenden Dampferverbindungen darauf angewiesen, sämmtliche Postsendungen (auch die Packete) aus Deutschland und den Hinterländern für Südafrika über London zu leiten, um sie von dort mit den englischen subventionirten Linien (der Castle- und der Union-Line) nach Kapstadt befördern zu lassen. Bei der hohen Geschwindigkeit der wöchentlich fahrenden Schnellpostdampfer dieser Linien ($14^1/_2$ bis 15 Knoten) wird zwar in gewöhnlichen Zeiten auf ihre Benutzung zur Beförderung der Briefpostsendungen nicht ganz verzichtet werden können, da die Einrichtung einer deutschen Linie mit gleich schnellen Schiffen ganz erhebliche finanzielle Aufwendungen erfordern würde, auf deren Bereitstellung zur Zeit nicht zu rechnen ist. Dagegen wird es bei einer Geschwindigkeit von 12 Knoten, welche diejenige der sogenannten Intermediate-Dampfer jener Linien etwas überschreiten würde, möglich sein, einen nicht unerheblichen Theil der Briefpost aus Deutschland nach Südafrika der deutschen Linie zu überweisen. Der Packetverkehr, bei dem es nicht in dem Mafse, wie bei Briefen, auf Schnelligkeit ankommt, würde in Zukunft fast ausschliefslich auf die deutsche Linie übergehen. Dieser Verkehr ist zwar zur Zeit noch nicht von erheblicher Bedeutung; er ist aber zweifellos sehr entwickelungsfähig, wie schon daraus hervorgeht, dafs von 1891 bis 1898 eine Steigerung von 1249 Stück auf 9870 Stück jährlich (darunter $^4/_5$ aus und $^1/_5$ nach Deutschland), also um fast das achtfache, eingetreten ist, obwohl das Porto wegen der Leitung über England recht hoch ist. Bei Einrichtung einer subventionirten deutschen Kaplinie wird es sich voraussichtlich ermöglichen lassen, ein besonderes Postpacketabkommen mit der kapländischen Postverwaltung abzuschliefsen und dabei wesentlich geringere Portosätze, als sie jetzt zur Erhebung gelangen, zu vereinbaren. Dann wäre mit Sicherheit eine ganz beträchtliche Zunahme dieses Packetverkehrs zu erwarten und es würde dadurch die neue Linie an Bedeutung für Postzwecke erheblich gewinnen.

Ueberdies aber würde die deutsche Linie in Zeiten kriegerischer Verwickelungen eine gröfsere Gewähr für eine sichere Beförderung der Post bieten. Von besonderem Interesse ist dies auch für unsere Kriegsmarine, da im Kriegsfalle eine sichere Nachrichtenübermittelung und Materialienzufuhr für die Marine von der höchsten Wichtigkeit ist.

Die wirthschaftliche Bedeutung einer direkten deutschen Dampferlinie nach dem Kap erhellt am besten aus dem Umfange des gesammten

Handelsverkehrs des Kaplandes und dem Antheile Deutschlands an der Aus- und Einfuhr des Kaplandes.

Nach einem Berichte des Kaiserlichen General-Konsulats zu Kapstadt betrug

a) die Gesammt-Einfuhr der Kapcolonie:

	1890	1898
	9 284 169 Pfd. Sterl.	16 444 639 Pfd. Sterl.,
davon aus Deutschland nur	166 010 - -	762 848 - - ;

b) die Gesammt-Ausfuhr der Kapcolonie:

	1890	1898
	9 837 796 Pfd. Sterl.	24 423 413 Pfd. Sterl.,
davon nach Deutschland nur	103 006 - -	81 733 - - .

Neben der Bedeutung des Kaplandes als unmittelbares Absatzgebiet für die deutschen Industrieerzeugnisse kommt weiter in Betracht, dafs durch die Einbeziehung der Kaphäfen in die afrikanische Reichs-Postdampferlinie eine wesentlich schleunigere Verbindung mit dem Transvaalgebiete geschaffen wird, als sie bisher auf dem ostafrikanischen Wege über Delagoa-Bay besteht. So würde künftig die Reisedauer von Berlin nach Pretoria betragen:

a) über Lissabon, bei Benutzung der neuen deutschen Kaplinie von Lissabon bis Kapstadt, insgesammt 23 Tage (darunter 5 Tage Eisenbahnfahrt);
b) über Neapel, bei Benutzung der deutsch-ostafrikanischen Linie von Neapel bis Delagoa-Bay, insgesammt 28½ Tage (darunter 3½ Tage Eisenbahnfahrt),

mithin auf dem westlichen Wege 5½ Tage weniger als auf dem östlichen.

Dieser Unterschied in der Fahrzeit ist namentlich für den Reiseverkehr von erheblicher Bedeutung. Deshalb erwartet auch die Unternehmerin von Fahrten um die Westseite Afrikas eine beträchtliche Vermehrung ihres Personenverkehrs.

Das gesammte afrikanische Reichs-Postdampfer-Unternehmen soll in Zukunft, wie folgt, gestaltet werden.

Zunächst werden auf einer Hauptlinie in vierzehntägigen Zwischenräumen von Hamburg aus Rundfahrten um Afrika veranstaltet, die abwechselnd das eine Mal von Osten her durch den Suezkanal um das Kap, das andere Mal von Westen um das Kap durch den Suezkanal geleitet werden. Diese Hauptlinie, die mit Schiffen von 5000 bis 6000 Reg.-Tons Brutto befahren werden soll, stellt für alle von ihr angelaufenen aufsereuropäischen Häfen sowie für den europäischen Mittelmeer-Posthafen eine regelmäfsige vierwöchentliche Verbindung her, wobei der ausgehende Dampfer jeder Richtung für die jenseits der Mitte der Fahrstrecke liegenden Häfen den heimkehrenden Dampfer bildet. Für die etwa in der Mitte der Rundfahrt liegenden Häfen Delagoa-Bay und Durban, für welche jeder Dampfer zur Aus- und Heimreise benutzt werden kann, und ebenso für die europäischen Häfen bis Lissabon wird schon durch die Hauptlinie eine vierzehntägige Verbindung geschaffen. Vorbehaltlich endgültiger Feststellung durch den Vertrag und den Fahrplan werden etwa folgende Häfen anzulaufen sein

a) auf der östlichen Fahrt: Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Lissabon, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Tanga, Zanzibar, Dar-es-Salaam, Mozambique, Beira, Delagoa-Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas, Lissabon, Bremerhaven, Hamburg;
b) auf der westlichen Fahrt: Hamburg Bremerhaven, Amsterdam, Lissabon, Las Palmas, Kapstadt, Port Elizabeth, East London,

Durban, Delagoa-Bay, Beira, Mozambique, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Tanga, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Lissabon, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg.

Auf diesen Rundfahrten ist im Verkehre zwischen Europa und dem Kap, also auf der Westseite Afrikas ausgehend und heimkehrend, eine Geschwindigkeit von 12 Knoten vorgesehen, damit die deutschen Dampfer den Intermediate-Dampfern der englischen Linien mindestens gewachsen sind. Auf der Ostseite Afrikas wird die gleiche Geschwindigkeit zwischen Neapel und Dar-es-Salaam zu entwickeln sein, während dort im Uebrigen die bisherige Geschwindigkeit von $10^1/_2$ Knoten einstweilen genügt.

Neben der Hauptlinie soll zur Herstellung einer regelmäfsigen vierzehntägigen Verbindung mit den ostafrikanischen Plätzen eine Zwischenlinie errichtet werden, die in vierwöchigen Zeitabständen von Hamburg durch den Suez-Kanal bis Beira und auf demselben Wege zurückfährt. Diese Zwischenlinie soll alle bisher von der Hauptlinie und den Zweiglinien angelaufenen ostafrikanischen Häfen berühren und mit Schiffen von 2400 Reg.-Tons Bruttoraumgehalt und einer Geschwindigkeit von 10 Knoten betrieben werden.

Für die Durchführung des erweiterten Unternehmens beansprucht die Deutsche Ostafrika-Linie eine Reichsbeihülfe von 1 350 000 Mark, d. i. 450 000 Mark mehr, als die Beihülfe gegenwärtig beträgt, sowie ferner den Abschlufs des neuen Vertrags auf eine Dauer von 15 Jahren. Beide Forderungen erscheinen bei Prüfung der bisherigen Finanzergebnisse der Linie und nach dem Umfange der künftigen Leistungen nicht unbillig.

Die Gesellschaft hat in den ersten Betriebsjahren einen Kapitalverlust von 1 Million Mark erlitten; diesem steht ein Betriebsgewinn in den folgenden 8 Jahren von insgesammt 900 000 Mark, d. i. durchschnittlich jährlich $2^1/_4$ v. H. des Aktienkapitals, gegenüber.

Der künftige Betrieb erfordert allein für Schiffe ein Kapital von 20 890 000 Mark.

Zur Deckung der Abschreibungen und Generalunkosten sind jährlich 1 587 300 Mark erforderlich. Hiervon würden, da die Betriebsüberschüsse voraussichtlich nur 827 600 Mark betragen werden, 759 700 Mark ungedeckt bleiben, so dafs bei einer Reichsbeihülfe von 1 350 000 Mark nur 590 300 Mark oder 2,9 v. H. zur Verzinsung des Betriebskapitals verfügbar wären.

Auf die Seemeile berechnet, würde die Beihülfe künftig bei einer jährlichen Gesammtleistung von 644 436 Seemeilen im Durchschnitte 2 Mark 10 Pf. betragen, während sie nach dem geltenden Vertrage sich auf 3 Mark 80 Pf. für die Seemeile stellt.

Es ist in Aussicht genommen, den neuen Vertrag etwa am 1. April 1901 in Kraft treten zu lassen. Denn voraussichtlich wird nach Beendigung des südafrikanischen Krieges die durch ihn zurückgehaltene wirthschaftliche Entwickelung alsbald einen lebhaften Aufschwung nehmen und beim Eintritte dieses Aufschwunges wird das erweiterte deutsche Unternehmen am Platze sein müssen, um an dem daraus zu erwartenden Nutzen Theil zu nehmen.

40. Rechtsanschauung des Kgl. Oberlandesgerichts in Dresden über die Pflichten der Postverwaltung zur Verhütung von Unfällen auf den Bahnhöfen.

Am 5. April 1897 kam der Materialwaarenhändler Sch. auf dem Bahnsteige des Hauptbahnhofs in Ch. beim Verlassen des Zuges 234 Dresden–Reichenbach dadurch zu Schaden, dafs er von einem mit Postgütern hoch be-

ladenen, in Bewegung befindlichen Packethandwagen umgestofsen wurde und eine Verletzung am Hinterkopf erlitt. Der Perronwagen, welcher die vom Postamt 1 (Poststrafse) in Ch. an die Bahnpost abzuweisende Ladung enthielt, wurde von dem beim Postamt 1 beschäftigten Postschaffner H. allein der Stelle zugeschoben, welche der Standpunkt des Bahnpostwagens im Zuge 234 zu sein pflegt. Während der Fahrt zu dieser Stelle kamen dem H. bereits die dem Zuge entstiegenen Reisenden entgegen, so dafs er sich veranlafst sah, langsam zu fahren und zur Warnung der Reisenden laut »Achtung« zu rufen. Da es ihm nicht möglich war, über die Ladung des Wagens hinwegzusehen, so bemühte er sich, durch Seitwärtsschauen Ueberblick über den Bahnsteig zu gewinnen. Trotzdem fuhr er gegen einen Reisenden, den Sch., welcher den Blicken des H. verborgen geblieben war. Sch. war nach Verlassen des Zuges stehen geblieben und hatte sich nach rückwärts gewandt, um nach anderen, gleichfalls mit dem Zuge 234 angekommenen Reisenden zu sehen. In dem Augenblick, als er sich wieder herumwandte, wurde er von dem langsam geschobenen Perronwagen gestofsen und fiel zu Boden. Sch. hat wegen der erlittenen Verletzungen Entschädigungsansprüche in Höhe von 59 360 Mark geltend gemacht und gegen die Postverwaltung den Weg der Civilklage beschritten, indem er von seinen Ansprüchen zunächst und unter dem Vorbehalte der Mehrforderung einen Betrag von 650 Mark geltend machte.

Zur Begründung seiner Ansprüche führte Sch. an, dafs ihn eine Schuld an dem Unfalle nicht treffe, wohl aber die Postverwaltung, die wegen ungenügender Betriebseinrichtungen oder, falls den Postschaffner H. ein Verschulden treffe, wegen Anstellung eines ungeeigneten Beamten den Anlafs zu dem Vorkommnisse gegeben habe. Der von H. zur Verhütung eines Unfalls angewendete Ruf »Achtung« bedeute einen genügenden Schutz für das Publikum nicht, da dieser Ruf bei dem mit Lärm verbundenen Bahnsteigverkehr überhört werden könne und im vorliegenden Falle von ihm thatsächlich überhört worden sei. Die Postverwaltung hätte einen Aufsichtsbeamten zur Warnung des Publikums anstellen oder, was besonders empfehlenswerth gewesen wäre, den Perronwagen von zwei Postschaffnern führen oder ihn von vorn leiten lassen müssen.

Die Ober-Postdirektion in Ch. hielt die vom Kläger vorgebrachten Gründe nicht für berechtigt und beantragte die Abweisung der Klage. Sie machte Folgendes geltend. Der Vorwurf des Klägers, dafs insofern Mängel in den Betriebseinrichtungen vorhanden seien, als bestimmte Vorschriften über die Höhe der Beladung nicht gegeben worden, sei zurückzuweisen. Die hierüber getroffenen allgemeinen Anordnungen müfsten als völlig ausreichend bezeichnet werden; genaue, immer einzuhaltende Bestimmungen liefsen sich wegen der verschiedenartigen Beschaffenheit der Packete und wegen der vielfachen Unzuträglichkeiten, die sich für den Dienstbetrieb ergeben würden, überhaupt nicht geben. Auf dem geräumigen Hauptbahnhof in Ch. seien die Verhältnisse für die Beförderung der Wagen durch die Unterbeamten durchaus nicht anders geartet als auf anderen Bahnhöfen; es liege daher eine Nothwendigkeit, für den Verladedienst auf dem Bahnhof in Ch. noch besondere schriftliche Instruktionen zu erlassen, nicht vor. Der vernünftigen Beurtheilung des Unterbeamten müsse es überlassen bleiben, in jedem einzelnen Falle zu entscheiden, ob er seine Dienstverrichtungen allein und ohne Gefährdung der Sicherheit Anderer zu erledigen im Stande sei. Jedenfalls bedürfe es keiner aufsergewöhnlichen Einsicht, um beurtheilen zu können, dafs bei dem Vorwärtsbewegen eines hochbeladenen Wagens Vorsicht erforderlich sei, wenn dieser durch eine dem Führer des Wagens entgegenkommende Menschenmenge

hindurchgefahren werden müsse. Eine Verschuldung an dem Unfall im Sinne des §. 1489 des Sächs. Bürgerl. Gesetzbuchs könne nicht anerkannt werden. Auch liege eine *culpa in eligendo* der Postverwaltung nicht vor, da H. als eine zur Erledigung des Ueberladedienstes völlig geeignete Persönlichkeit zu bezeichnen sei. Dem Einwande des Klägers gegenüber, es sei nicht Anordnung dahin getroffen worden, dafs ein zweiter Beamter den Transport begleitet habe, wurde hervorgehoben, dafs H. die Zuziehung einer solchen jederzeit zu erlangen gewesenen Hülfe nicht für nöthig erachtet habe und mithin, falls er hierin gefehlt habe, die Schuld nicht an einer mangelhaften Betriebseinrichtung liege. Es müsse angenommen werden, dafs Sch., der als Kaufmann den regen Verkehr auf dem Bahnsteige des Hauptbahnhofs genau kennen müsse, es an der nöthigen Aufmerksamkeit habe fehlen lassen.

Das Landgericht in Chemnitz, das in erster Instanz zu entscheiden hatte, erklärte durch Urtheil vom 14. Oktober 1898 den von Sch. erhobenen Anspruch dem Grunde nach für festgestellt. Aus den Entscheidungsgründen geht hervor, dafs das Gericht sich den Ausführungen des Klägers angeschlossen hat und auf Grund der Zeugenaussagen zur Ueberzeugung gelangt war, dafs nach Lage der Verhältnisse Sch. den Unfall nicht durch eigene Unvorsichtigkeit verschuldet oder ihn durch Anwendung gehöriger Vorsicht habe abwenden können. Die Postverwaltung habe es nicht nur an dem erforderlichen Transport-Personal und an genügender Ueberwachung des vorhandenen Personals, sondern auch an zweckdienlichen Vorschriften über das Beladen und Befördern der Perronwagen auf dem sehr lebhaften Bahnsteig, überhaupt also an den zur Verhütung von Unfällen nöthigen Vorsichtsmafsregeln fehlen lassen und so die Veranlassung zu dem von dem Postschaffner H. eingeschlagenen Verfahren gegeben. Die Postverwaltung habe damit ihre Pflicht, auf die Sicherheit des auf dem Bahnsteige verkehrenden Publikums bedacht zu sein, verabsäumt; auf diese Unterlassung sei auch die durch H. geschehene Verletzung des Sch. zurückzuführen. Hieraus folge die Haftpflicht der Postverwaltung für den durch diese Unterlassung eingetretenen Unfall. Aufserdem könne in Frage kommen, ob nicht der Postfiskus selbst dann zu haften haben werde, wenn H. als der allein schuldhafte Urheber des Unfalls angesehen werden müsse.

Gegen dieses Urtheil legte die Ober-Postdirektion in Ch. Berufung beim Oberlandesgericht in Dresden ein und beantragte Abweisung der Klage unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils. Es wurde nach wie vor bestritten, dafs die Postverwaltung an dem Unfall insofern ein Verschulden treffe, als sie nicht für ausreichendes Personal gesorgt und zweckentsprechende Anordnungen zu geben unterlassen habe. Es sei festgestellt, dafs bei dem Postamte 4 (Albertstrafse) in Ch. regelmäfsig besondere Hülfskräfte für das Ladegeschäft vorhanden seien. Wenn der Postschaffner H. zur Ueberführung der Ladung zum Bahnpostwagen eine Hülfe nöthig gehabt und diese beansprucht hätte, so würde er sie auch erhalten haben; es wäre zu diesem Zwecke seine Sache gewesen, sich an den Aufsichtsbeamten zu wenden und Hülfe zu fordern. Die Mahnung zur Vorsicht beim Fahren auf dem Bahnsteige sei dem Personale hinreichend oft wiederholt worden. Diese Vorschrift sei auch dem H. wohlbekannt gewesen. Auf die Nothwendigkeit, die Perronwagen nicht zu hoch zu beladen, sei bei jeder Gelegenheit mündlich hingewiesen worden. Es habe hiernach an Instruktionen und Anmahnungen seitens der Postverwaltung nicht gefehlt. Wenn trotzdem der Unfall sich habe ereignen können, so müsse die Ursache hierzu entweder in einer Verschuldung des H. oder des Klägers gesucht werden. Dem H. sei kaum eine Fahrlässigkeit beizu-

messen. Er habe beim Fahren hinreichende Vorsicht beobachtet, indem er langsam gefahren sei, wiederholt »Vorsicht«, »Achtung« gerufen und zu beiden Seiten des Wagens abwechselnd nach vorn Ausblick gehalten habe. Dieser Grad von Vorsicht genüge den Anforderungen, die auf einem zur Benutzung durch Post- und Eisenbahn-Handwagen mitbestimmten Bahnsteige gestellt werden könnten. Der Bahnsteig sei nicht — wie das Urtheil ausgesprochen hatte — in der Hauptsache nur für den Verkehr der Reisenden bestimmt, auf die deshalb besondere Rücksicht zu nehmen sei, sondern er diene allem Verkehre zu und von den Zügen; hierzu gehörten auch die zur Versendung gelangenden Postgüter, an deren Beförderung mit der Bahnpost das Publikum das gröfste Interesse habe. Den vom Gerichte geforderten Schutz für das auf den Bahnsteigen sich bewegende Publikum habe, da es sich um eine besonders gefährdete Oertlichkeit handele, jeder auf den Bahnsteigen Verkehrende sich in erster Linie selbst und zwar dadurch zu verschaffen, dafs er den Vorgängen um sich herum die gröfste Aufmerksamkeit zuwende. Gerade auf einem gröfseren Verkehrsplatze, wie es der Hauptbahnhof in Ch. sei, müsse Jedermann den Bewegungen der zahlreichen Post- und Eisenbahnhandwagen besondere Beachtung schenken. Wenn der Kläger auf dem Bahnsteige kurze Zeit stehen geblieben sei, um sich nach den dem Bahnzug entstiegenen Reisenden umzuschauen und in diesem Augenblicke von dem inzwischen herangekommenen Perronwagen umgestofsen und verletzt worden sei, so habe er zweifellos die Schuld sich selbst zuzuschreiben, denn er habe aufser Acht gelassen, sich um die Vorgänge in seiner Nähe zu kümmern. Im Uebrigen könne die Postverwaltung als solche nicht verantwortlich gemacht werden für eine fahrlässige Verschuldung eines oder auch mehrerer Beamten, sobald der Mangel an gehöriger Aufmerksamkeit nicht auf das Fehlen von zweckmäfsigen organisatorischen Bestimmungen zurückzuführen sei. Die Aufserachtlassung einzelner dieser Bestimmungen, die nach allen Richtungen hin vorhanden und der Art gewesen seien, dafs Schädigungen des Publikums vermieden werden könnten, könne auch bei der eingehendsten Instruktion der Beamten nicht verhindert werden. Auch ohne besondere Instruktion sei jeder im Verladedienste beschäftigte Unterbeamte verpflichtet, darauf zu achten, dafs hierbei Menschen nicht beschädigt werden. Thue er dies nicht, so treffe die Postverwaltung kein Vorwurf. Diese hafte nur für *culpa in eligendo*; dafs eine derartige Verschuldung nicht vorliege, sei festgestellt und auch vom Gerichte nicht bestritten worden.

Die Verhandlung vor dem Königl. Oberlandesgericht in Dresden am 21. April 1899 hat gleichwohl zu einer Anerkennung der Ansprüche des Sch. geführt; die Berufung wurde zurückgewiesen und die Postverwaltung verurtheilt, die Kosten des Rechtsmittels zu tragen. Die Entscheidungsgründe des Oberlandesgerichts lauten, soweit sie hier in Betracht kommen, wie folgt.

Dem Beklagten ist darin beizutreten, dafs sich nicht sagen läfst, es sei der Bahnsteig in der Hauptsache nur für den Verkehr der Reisenden bestimmt. Gleiches Recht zum Verkehre darauf hat der Beklagte rücksichtlich seiner Postkarren, mit denen er Packete nach den Bahnzügen schafft und von diesen abholt. Dafs also H. einen mit Postpacketen beladenen Karren über den Bahnsteig fuhr, war eine erlaubte Begehungshandlung. Unverkennbar schliefst aber die Führung solcher Karren über den Bahnsteig, der gleichzeitig für den Verkehr der ankommenden und abreisenden Fahrgäste bestimmt ist und von diesen benutzt werden mufs, eine Gefährdung des Publikums in sich. Die Gefährdung wächst in demselben Mafse, in dem sich der Verkehr der Passanten verstärkt, und vermehrt sich über das

gewöhnliche Mafs, wenn der Führer des Postkarrens die Fahrbahn nicht mehr übersehen kann, weil er hinter seinem Karren hergeht und ihn so hoch bepackt hat, dafs er nicht mehr darüber hinwegsehen kann. Wird unter solchen Umständen ein hochbeladener Postwagen in dichtes Gewühl von, in verschiedenen Richtungen sich bewegenden Menschen hineingeschoben, so liegt die Gefahr der Verletzung von Passanten so nahe, dafs dies dem Postfiskus unmöglich entgehen kann. Er kann nicht davon ausgehen und sich darauf verlassen, dafs das auf dem Bahnhofe verkehrende Publikum immer schon von sich aus das Erforderliche vorsieht, um der Gefahr aus dem Wege zu gehen. Das würde nothwendig voraussetzen, dafs es unausgesetzt seine ganze Aufmerksamkeit darauf gerichtet hält, ob etwa ein solcher Postkarren herannaht. Damit kann die Postverwaltung nicht rechnen. Sie mufs in Rücksicht ziehen, dafs zahlreiche Veranlassungen sich bieten, welche die Aufmerksamkeit auch vorsichtiger Reisenden vorübergehend anderweit in Anspruch nehmen (z. B. Verhandlungen mit dem dienstthuenden Bahnbeamten, mit einem Gepäckträger, Begrüfsungen u. dergl.). Schon diese Erwägung mufs die Postverwaltung dazu führen, Einrichtungen zu treffen, welche die durch den Gütertransport der Post herbeigeführte Gefährdung des Publikums wieder beseitigen. Der in dieser Richtung ihr obliegenden Verpflichtung hat die Postverwaltung dadurch nicht ausreichend genügt, dafs sie die Unterbeamten im allgemeinen mit der, wenn schon oft wiederholten, Anweisung versehen läfst, sie sollten beim Fahren über den Bahnsteig die gröfste Vorsicht beobachten und langsam fahren. Die Postverwaltung durfte es nicht darauf ankommen lassen, ob die Unterbeamten, die bezüglich der ihnen obliegenden rein mechanischen Verrichtungen und bei ihrem Abhängigkeitsverhältnisse zur Postverwaltung wie deren Werkzeuge anzusehen sind, im Stande sein würden, selbständig die nöthigen Vorsichtsmafsregeln zu ergreifen, und zwar um so weniger, als erfahrungsgemäfs die bei einer gefährlichen Arbeit beschäftigten Personen je länger je mehr die Gefahr gering zu schätzen und in der Vorsicht nachzulassen pflegen, namentlich wenn jene nicht ihnen selbst, sondern fremden Personen droht

Als eine Aufserachtlassung der gebotenen Vorsicht und Sorgfalt mufs es angesehen werden, wenn es geduldet wird, dafs ein hoch beladener Karren über den Bahnsteig in die Menschenmenge hineingeschoben wird, ohne dafs ein zweiter Begleiter vorausgeht, der an Stelle des am freien Ausblicke nach vorn behinderten Wagenführers Acht giebt, dafs nicht in der Fahrbahn des Karrens sich bewegende Menschen durch den Karren zu Schaden kommen. Eine derartige Anordnung zu treffen und ihre Durchführung streng zu überwachen, ist als Pflicht des Postfiskus anzusehen, so lange er die hohe Beladung der Karren wünscht oder doch duldet.

Die geforderten Vorsichtsmafsregeln werden auch dann nicht entbehrlich, wenn der Wagenführer abwechselnd von rechts und links nach vorn schaut und von Zeit zu Zeit Warnungsrufe »Achtung« oder »Vorsicht« erschallen läfst. Ersteres giebt ihm, wie der Unfall des Klägers selbst lehrt, keinen ausreichenden Ueberblick und Warnungsrufe können auch von einem achtsamen Menschen sehr leicht überhört werden in dem geräuschvollen Treiben, das sich auf dem verkehrsreichen Hauptbahnhof in Ch. nach Ankunft des stark besetzten Zuges, mit dem der Kläger am Unfalltage nach Ch. zurückkehrte, zu entwickeln pflegt.

Nach alledem hat auch das Berufungsgericht die Ueberzeugung gewonnen, dafs der Unfall darauf zurückzuführen ist, dafs die Postverwaltung in schuldhafter Weise die Vorsichtsmafsregeln zu treffen unterlassen hat,

die zur Abwendung der schädlichen Folgen einer erlaubten Begehungshandlung, des Fahrens mit hoch beladenen Postkarren über einen von einer zahlreichen Menschenmenge belebten Bahnsteig, erforderlich sind. Der Erlafs der hierunter nothwendigen Vorschriften sowie die sorgfältige Ueberwachung der Befolgung dieser Vorschriften gehört zweifellos zu den Obliegenheiten und zum amtlichen Geschäftskreise der zur Willensvertretung des Postfiskus berufenen Organe. Die Verabsäumung dieser Pflichten ist vom Postfiskus als eigene Verschuldung zu vertreten. Die Entscheidung des Landgerichts erweist sich daher im Hinblick auf die §§. 1483, 1486 und 1489 des Sächs. Bürgerl. Gesetzbuchs als gerechtfertigt.

Der Rechtsstreit hat, da die Einlegung der Revision nicht möglich war, damit geendigt, dafs die Ober-Postdirektion in Ch. mit dem Kläger Sch. einen Vergleich abschlofs, auf Grund dessen die Postverwaltung dem Sch. zur Abfindung aller etwaigen aus dem Unfall entstandenen Schäden eine einmalige Abfindungssumme von 2000 Mark gezahlt und die Kosten des Rechtsstreits auf die Postkasse übernommen hat.

41. Das neue Post- und Telegraphengebäude in Potsdam.

In Potsdam, der freundlichen Havelresidenz der preufsischen Könige, ist am 10. März das neu errichtete Post- und Telegraphengebäude eingeweiht und in feierlicher Weise dem Verkehr übergeben worden. Der stattliche Bau, der sich im Mittelpunkte der Stadt an dem durch gärtnerische Anlagen geschmückten Wilhelmplatz erhebt, nimmt durch seine monumentale Erscheinung eine bedeutende Stelle unter den Reichs-Postbauten ein und gilt mit Recht als eine neue Zierde der an hervorragenden Bauwerken reichen Residenzstadt.

Das alte Postgebäude, das ebenso wie das neue an der Ecke des Wilhelmplatzes und der Strafse »Am Kanal« lag, war schon seit geraumer Zeit unzulänglich geworden. Es hatte ursprünglich unter der Bezeichnung »Hotel de Prusse« als Gasthof gedient. Am 17. September 1828 wurde das Grundstück von dem Kammermusiker und Gasthofsbesitzer Töpfer für 27 000 Thaler von der preufsischen Postverwaltung erworben und nach Herrichtung zu Postzwecken am 1. Juli 1829 in Gebrauch genommen. In den ersten Jahrzehnten waren die Raumverhältnisse des Hauses derart ausreichend, dafs in ihm sechs Dienstwohnungen (für 5 Beamte und 1 Unterbeamten) eingerichtet werden konnten. In diesen Verhältnissen trat jedoch mit dem Anwachsen des Geschäftsbetriebs eine Aenderung ein. Umfangreiche Um- und Erweiterungsbauten wurden in den Räumen im Laufe der Jahre erforderlich und es mufsten die Dienstwohnungen nach und nach eingezogen werden, um weitere Räume für Dienstzwecke zu gewinnen.

In Folge der fortschreitenden Entwickelung der Stadt, der Zunahme der Bevölkerungszahl und des weiteren Ausbaues der Post- und Telegrapheneinrichtungen, besonders nach dem siegreichen Kriege von 1870/71, erwiesen sich die vorhandenen Räume im Anfange der siebziger Jahre als unzureichend. Lebhafte Klagen aus den Kreisen des Publikums über die aus der Unzulänglichkeit der Diensträume entspringenden Mängel der Postbetriebseinrichtungen wurden laut.

Hierzu kam, dafs aus Anlafs der Vereinigung der Telegraphie mit der Post für die bis dahin selbständige Telegraphenstation, die sich in einem angemietheten Hause befand, Unterkunft geschaffen werden mufste. Es wurden daher Kaufverhandlungen mit dem Besitzer des an das Postgrundstück angrenzenden Grundstücks »Am Kanal 17« angeknüpft, die zu einem befriedigenden Ergebnisse führten. Am 1. April 1875 ging dieses Grundstück mit einer Bodenfläche von 3276 qm zum Preise von 168 000 Mark in das Eigenthum der Postverwaltung über. Schon damals wurde eine dem Dienstbedürfnifs entsprechende Neubebauung des Grundstücks in Erwägung gezogen, jedoch aus einer Reihe von Gründen zunächst wieder fallen gelassen. Man beschränkte sich darauf, das Grundstück für seine veränderte Bestimmung einzurichten und dem Raummangel, unter theilweiser Benutzung der alten Baulichkeiten, durch Errichtung eines zweistöckigen Flügelgebäudes abzuhelfen.

Ungeachtet dieser umfangreichen baulichen Aenderungen und Erweiterungen machte sich schon nach Verlauf von weiteren 10 Jahren (1887) die Unzulänglichkeit der vorhandenen Räume von neuem fühlbar. Es liefs sich jetzt die Nothwendigkeit nicht länger von der Hand weisen, die alten Gebäulichkeiten niederzulegen und durch Hinzukauf eines angrenzenden Grundstücks eine ausreichende Grundfläche für den Neubau eines den Anforderungen des Verkehrs in jeder Beziehung genügenden Gebäudes zu gewinnen. Die bereits seit einer Reihe von Jahren gepflogenen Unterhandlungen mit dem Besitzer des an der Kanalseite angrenzenden Grundstücks »Am Kanal 16« waren von Erfolg begleitet. Das 2678 qm grofse Grundstück wurde zum Preise von 174 000 Mark käuflich erworben und ging am 1. Juli 1893 in den Besitz der Postverwaltung über. Der so gewonnene, die Grundstücke »Am Kanal 16 bis 18« umfassende Bauplatz gewährte hinreichenden Raum zur Errichtung des lange geplanten Posthaus-Neubaues.

Der allgemeine Entwurf des umfangreichen Baues wurde im Technischen Baubureau des Reichs-Postamts unter Aufsicht des Geh. Ober-Postraths Hake ausgearbeitet. Die Oberleitung der Ausführung lag bis zum 1. October 1896 in den Händen des Postbauraths Wendt, später in denjenigen des Postbauraths Waltz; mit der örtlichen Bauleitung wurde der Regierungs-Baumeister Siecke betraut.

Die Bauarbeiten wurden im April 1894 in Angriff genommen, nachdem die erste Rate der auf 1 995 000 Mark veranschlagten Gesammtbaukosten durch den Reichshaushalts-Etat für 1894/95 bewilligt worden war, und zwar erfolgte die Ausführung in zwei je 3 Jahre erfordernden Bauabschnitten. Während des ersten Bauabschnitts, welcher den Neubau auf dem jüngst hinzugekauften Grundstück »Am Kanal 16« umfafste, blieben die alten Gebäude erhalten, um für den Postbetrieb weiter verwendet zu werden. Nach Fertigstellung der Baulichkeiten des ersten Bauabschnitts — Dezember 1896 — siedelten die Ober-Postdirektion und die sonstigen Dienststellen (Postamt und Telegraphenamt) in den vollendeten Theil des Neubaues über, so dafs in den ersten Monaten des Jahres 1897 die Niederlegung der alten Gebäude »Am Kanal 17 und 18« bewerkstelligt werden konnte. Im unmittelbaren Anschlusse hieran wurden die Arbeiten des zweiten Bauabschnitts in Angriff genommen und derart gefördert, dafs ungeachtet einer mehrmonatigen Unterbrechung in Folge Arbeiterstreiks die Ober-Postdirektion und die Ober-Postkasse im Januar 1900 in ihr neues Heim einziehen konnten. Anfang März folgten die Betriebsstellen des Postamts, so dafs der Bau am 10. März dem Betrieb übergeben werden konnte.

Besondere Schwierigkeiten und Kosten hatte die Gründung des umfangreichen Baues verursacht. Der Grund und

Boden am Wilhelmplatz und seiner Umgebung war moorig und sumpfig; eine künstliche Gründung liefs sich nicht umgehen. Sie wurde in der Weise ausgeführt, dafs unter Verwendung von Dampframmen Pfähle von 9 bis 12 m Länge bis in den guten Baugrund eingetrieben und in Höhe des niedrigsten Wasserstandes abgeschnitten wurden. Hierüber wurde eine 1,50 m starke Betonplatte gelegt, auf der sich 80 cm starke Bankette mit dem Mauerwerk erbeben. Die umfangreichen Gründungsarbeiten haben einen Kostenaufwand von rund 300 000 Mark verursacht.

Das Gesammtgrundstück ist 6883 qm grofs und hat — abgesehen von einem Ausschnitt an der Nordwestecke — die Gestalt eines langgestreckten Rechtecks. Es wird an der Nord- und Ostseite durch Nachbargrundstücke eingeschlossen, während im Westen der Wilhelmplatz und im Süden die Strafse »Am Kanal« die Begrenzung bilden.

Die freie Lage des Posthauses, dessen Frontlänge am Wilhelmplatz 39,24 m, an der Kanalseite 96,09 m beträgt, bedingte die Entwickelung von zwei Fassaden, von denen diejenige am Wilhelmplatze wegen der bevorzugten Lage reicher ausgebildet ist. In Uebereinstimmung mit dem baulichen Charakter der Stadt ist als Architekturform der Barockstil der Zeit Friedrichs des Grofsen gewählt; der monumentale Charakter des Gebäudes kommt dadurch in wirkungsvoller Weise zur Geltung. Die Strafsenfassaden sind in weifsem Sandstein aus Schlesien (Altwarthau), die rückliegenden Flächen in Terranovaputz hergestellt. Eine Sandstein-Balustrade, auf der sich Vasen erheben, bildet den oberen Abschlufs der Strafsenfronten. An der Hinterfront ist für die Architekturtheile rother Sandstein aus Unterfranken (Miltenberg) zur Verwendung gebracht, die Verblendung der Flächen hat mit weifsen Ziegeln aus Siegersdorf (Schlesien) stattgefunden. Das Material der Sockel besteht beim Vordergebäude aus Granit vom Fichtelgebirge (Kosseine), beim Hintergebäude aus Striegrauer Granit.

Die Gliederung des Bauwerks ist in trefflicher Weise gelungen und in der Wirkung sehr ansprechend. Ueber dem Kellergeschofs erheben sich zwei stattliche Hauptgeschosse und ein Dachgeschofs. Die drei Hauptecken des Gebäudes sind durch hervortretende Risalite betont, die auf dem Hauptgesimse je vier Sandstein-Obelisken tragen und durch Kuppeln mit Kupfereindeckung abgeschlossen sind. Die Höhe dieser Risalite bis zur Spitze der Kuppeln beträgt 32,60 m. Ursprünglich war auch für den Mittelbau an der Kanalfront die Herstellung einer Kuppel geplant. An dieser Stelle ist jedoch auf Anordnung Sr. Majestät des Kaisers, welcher die Bauzeichnungen einer genauen Prüfung unterzogen hat, eine Giebelbekrönung ausgeführt worden. Sie zeigt das in Sandstein gehauene Reichswappen und wird durch einen Säulenporticus, gebildet aus vier Sandsteinsäulen von 10,40 m Höhe, getragen. Die letzteren sind in gleicher Weise wie die Pilaster der Front am Wilhelmplatze mit senkrecht laufenden Auskehlungen (Canneluren) versehen.

Einen gefälligen Schmuck haben die Fassaden durch sinnige Verzierungen erhalten. An der Frontseite des Wilhelmplatzes befinden sich die Wappen der Städte Potsdam und Spandau. In der Frontseite »Am Kanal« sind aufser dem bereits erwähnten Reichswappen die Wappen der Städte Brandenburg (Havel), Rathenow, Luckenwalde und Prenzlau angebracht. Ueber dem Wappen der letzteren Stadt, im Giebeldreiecke des Westrisalits, befindet sich der wohlgelungene Kopf des als Architekt mit Dreieck und Loth dargestellten verewigten Staatssekretärs Dr. von Stephan, unter dessen Amtsführung der Neubau geplant und in Angriff genommen ist. Aufserdem sind über den Haupteingängen Reliefs angebracht, welche die Post, die Telegraphie, das Fernsprechwesen sowie

die Eisenbahn und die Schiffahrt als Verkehrsmittel darstellen.

Die innere Gliederung des Baues steht durchweg im Einklange mit den Bedürfnissen des Dienstes und zeichnet sich durch Zweckmäfsigkeit und Uebersichtlichkeit aus. Von dem Frontgebäude an der Kanalseite laufen nach der Tiefe des Grundstücks zwei Seitenflügel aus, die unter sich und mit dem Frontgebäude am Wilhelmplatze durch einen Querflügel verbunden sind. Hierdurch werden zwei innere lichtspendende Höfe geschaffen; der westliche ist mit einer Oberlichtdecke abgeschlossen und bildet die Brief- und Geldschalterhalle, der östliche, fast viereckige Hof ist für Fuhrwerke zugänglich und steht durch eine Durchfahrt mit der Strafse in Verbindung.

Der innere Ausbau der Gebäudetheile ist durchweg in einfacher, aber gediegener und dauerhafter Weise zur Durchführung gebracht. Einen reicheren künstlerischen Schmuck weist nur die Brief- und Geldschalterhalle auf. Man gelangt zu ihr vom Wilhelmplatz aus über zwei breite Eingangstreppen. In eigenartiger Weise sind die Wände der Eingangsflure mit Havellandschaften ausgeschmückt. Durch zwei mit Glasmalereien ausgestattete Pendelthüren betritt man die Schalterhalle, deren Fufsboden in Terrazzo mit farbigen Mosaikeinlagen ausgeführt ist. Ein blau und weifs gehaltenes Oberlicht vermittelt die Zuführung des Tageslichts. Durch eine fein gezeichnete Pilasterarchitektur sind die Wände gegliedert. Von besonderer Schönheit ist die Schalterwand, die künstlerisch hervorragende Eichenholzschnitzereien aufweist. Zehn Schalterplätze sind hier angeordnet, in der Mitte befindet sich eine zierliche Bekrönung, über welcher der Götterbote Merkur, mit Flügelfufs und Reisehut im Glücksschiffe die Wellen durchfurchend, thront. Zum besonderen Schmucke der Schalterhalle dienen die in den oberen Wanddreiecken angebrachten, trefflich gelungenen Gemälde, welche die herrlichen Terrassen von Sanssouci sowie das Marmorpalais darstellen. Zwischen den beiden Eingängen zur Schalterhalle liegt der behaglich ausgestattete Schreibraum, der mit einem geschmackvoll hergestellten Kiosk für den Verkauf von Werthzeichen u. s. w., mit Schreibpulten, einer eichenen Sitzbank und einem Fernsprechautomaten ausgestattet ist.

Von der Kanalseite aus führen vier Eingänge in das Innere des Gebäudes. Durch den westlichen Eingang gelangt man zu der im zweiten Geschosse belegenen Wohnung des Ober-Postdirektors, die drei anderen Eingänge führen zu den Diensträumen der Ober-Postdirektion und der Ober-Postkasse, zur Packetannahme sowie zur Packetausgabe. Einfach gehalten, aber ebenfalls hell und gediegen sind die Packetschalterhallen angelegt.

Im Erdgeschosse des Gebäudes sind aufser den Diensträumen des Postamts und der Ober-Postkasse die Materialien-Verwaltung und die Telegraphen-Apparatwerkstatt untergebracht. Die Räume des zweiten und dritten Geschosses, soweit sie nicht zu Dienstwohnungen — für den Ober-Postdirektor, den Postdirektor und den Telegraphendirektor —, bestimmt sind, dienen zu Büreauräumen der Ober-Postdirektion. Im dritten Geschosse befindet sich aufserdem das Telegraphenamt. Ihm ist das Fernsprech-Vermittelungsamt untergeordnet, das sich in dem für diesen Zweck ausgebauten Dachgeschosse des Querflügels befindet. Im Weiteren enthält das Dachgeschofs zwei Dienstwohnungen für Unterbeamte; eine dritte befindet sich im Kellergeschosse. Die sonstigen Räume des letzteren werden zum gröfsten Theil von der zur Erwärmung der Diensträume dienenden Dampfheizungsanlage sowie von der Materialien-Verwaltung eingenommen; aufserdem befindet sich hier eine geräumige Packkammer für den Weihnachtsverkehr.

An der Nordost-Ecke des Gebäudes erhebt sich der mit Schiefer gedeckte Fernsprechthurm, welcher

das eiserne, mit 1680 Isolatoren besetzte Abspanngerüst trägt und bis zur Spitze der Wetterfahne eine Höhe von 42,50 m erreicht.

Die Diensträume haben Buchenstab-Fufsboden, die Packkammer- und Briefträgerräume Papyrolith-Fufsboden erhalten. Die Flure des Erdgeschosses sind aus Terrazzo, diejenigen der oberen Flure aus Gypsestrich mit Linoleumbelag hergestellt.

Die Beleuchtung der Diensträume erfolgt durch Gasglühlicht. Zur schnellen Beförderung der Telegramme von der Annahmestelle zum Apparatsaal dient eine Rohrposteinrichtung, zum Hinaufschaffen der schweren Lasten nach den oberen Geschossen ein hydraulischer Fahrstuhl.

Der zu dem Postgrundstücke gehörige Garten wird von dem grofsen Posthofe durch eine geräumige Wagenhalle getrennt.

Die Uhr an der Frontseite am Wilhelmplatze sowie die beiden Uhren an den Hofseiten des Hauptgebäudes werden durch eine im Apparatsaal aufgestellte elektrische Uhr im Gange erhalten.

Das rege Interesse, das Se. Majestät der Kaiser von Anfang an dem Baue entgegengebracht hatte, fand einen neuen beredten Ausdruck in dem Allerhöchsten Entschlusse, das neue Postgebäude vor der Inbetriebnahme einer Besichtigung zu unterziehen. Am 7. März kurz nach 3 Uhr erschien Se. Majestät in Begleitung des Generaladjutanten v. Plessen, des Generals à la suite v. Scholl und des Korvettenkapitäns Grumme an dem Portal am Wilhelmplatz und wurde vom Staatssekretär von Podbielski und dem Ober-Postdirektor Gürtler empfangen. Ueber die blumengeschmückte Treppe schritten die Herren nach den Innenräumen und zwar zunächst zur Schalterhalle, an deren Eingange dem Kaiser der Geh. Ober-Postrath Hake, der Postbaurath Waltz und der Regierungs-Baumeister Siecke vorgestellt wurden. Die Ausstattung der Schalterhalle fand die lobende Anerkennung Sr. Majestät. Unter der Führung des Staatssekretärs besichtigte der Monarch eingehend den Schreibraum für das Publikum und nahm im zweiten Geschosse den Prüfungssaal sowie die Wohnung des Ober-Postdirektors in Augenschein. Er trat alsdann auf den nach dem Wilhelmplatze zu belegenen Balkon hinaus, begeistert begrüfst von den Hochrufen des Publikums. Beim Verlassen des Gebäudes überreichte der Staatssekretär Sr. Majestät ein Album mit photographischen Ansichten des neuen Postgebäudes, das Allerhöchstderselbe huldvollst entgegen zu nehmen geruhten.

Die Einweihung des Gebäudes fand, wie bereits erwähnt, am 10. März, dem Tage der Ingebrauchnahme des gesammten Gebäudes, statt und wurde zur allgemeinen Freude der Bürgerschaft, die sich auch in sympathischen Kundgebungen der Presse äufserte, von dem Staatssekretär des Reichs-Postamts persönlich vollzogen. Das Gebäude zeigte an dem Festtage Flaggen- und Blumenschmuck, auch waren die Häuser der dem Neubaue zunächst belegenen Strafsenzüge mit reichem Fahnen- und Flaggenschmucke versehen. Die Feier fand in der mit Blumen- und Blattpflanzen reich geschmückten Schalterhalle statt. In ihrer Mitte erhob sich zwischen Lorbeerbäumen die Büste Sr. Majestät des Kaisers. Auf Einladung der Ober-Postdirektion hatte sich in der Halle eine etwa 200 Personen zählende Festversammlung eingefunden, darunter die Spitzen der in Potsdam ansässigen staatlichen und städtischen Behörden sowie hervorragende Vertreter des Handels- und des Gewerbestandes. Hinter den Schaltern hatten Beamte und Unterbeamte Aufstellung genommen. Um 1 Uhr traf der Staatssekretär ein, begleitet von den Direktoren im Reichs-Postamte Krätke und Sydow sowie den Geheimen Ober-Postrathen Wagner und Hake.

An der Eingangsthür zur Schalterhalle begrüfste der Postbaurath

Waltz den Staatssekretär mit folgender Ansprache:

»Hochgebietender Herr Staatssekretär!

Ich habe die Ehre, Euere Excellenz an den Pforten des neuen Posthauses zu begrüfsen, das im Vereine mit diesen Herren (auf die anwesenden Baubeamten hinweisend) hier zu errichten mir eine liebe Arbeit gewesen ist. Stein auf Stein sah ich fügen, der Mühe war viel, der Freude war mehr. Mit diesem Hause hat das Deutsche Reich sich ein neues Heim geschaffen in der historischen Stadt, in der einst der grofse Friedrich mit seiner Wachtparade den Grund zu Preufsens Gröfse legte. In den Formen seiner Zeit das Haus aufzubauen, war unser schöner Beruf! Hier oben am Schalter schwebt Merkur mit goldenem Lohne in der Hand auf glückhaftem Schiffe. Ein Wahrzeichen: Möge das Deutsche Reich, unser geliebtes Vaterland, an Macht und Ansehen zunehmen, möge sein Handel blühen und reiche Früchte tragen, möge ihm Friede und Ehre beschieden sein, so lange von diesem Hause ein Stein auf dem anderen bleibt!

Hiermit eröffne ich (mit diesen Worten zerschnitt der Postbaurath ein die Thüröffnung verschliefsendes Blumengewinde) die Pforten des neuen Hauses und überreiche Euerer Excellenz den Schlüssel mit dem Wunsche, dafs es allen Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung stets wohl gehen möge im neuen Heime!«

Gleichzeitig überreichte der Postbaurath dem Staatssekretär auf rothseidenem Kissen den goldenen Schlüssel des Hauses, den dieser dankend in Empfang nahm.

Nachdem das hinter den Schaltern stehende Männerquartett den Psalm »Ich hebe meine Augen auf zu den Bergen, von welchen mir Hülfe kommt« in wohlgelungener Weise zum Vortrage gebracht hatte, ergriff der Staatssekretär von Podbielski, der vor der Kaiserbüste Aufstellung genommen hatte, das Wort, um folgende Ansprache an die Festversammlung zu halten:

»Im Namen Sr. Majestät des Kaisers habe ich die Ehre, Sie, meine Herren, hier in diesen Räumen des auf Allerhöchsten Befehl neu errichteten Reichs-Postgebäudes für den Ober-Postdirektionsbezirk Potsdam zu begrüfsen. Ich freue mich, hier in erster Linie begrüfsen zu können die Königlichen Behörden, die Vertreter der Armee, Vertreter der Residenzstadt Potsdam, Vertreter von Handel und Gewerbe und alle die Herren, die hierher gekommen sind, um an dieser Eröffnungsfeier Theil zu nehmen. Zu danken habe ich den Königlichen Behörden und den Behörden der Stadt für die Förderung, den dieses Bauwerk von diesen Seiten erfahren hat. Noch vor wenigen Tagen hat Se. Majestät der Kaiser den Bau besichtigt und Seine Allerhöchste Zufriedenheit ausgesprochen über seine vorzügliche Durchführung. In Anerkennung der vortrefflichen Leistungen haben Majestät folgende Ordensauszeichnungen zu verleihen geruht: dem Postbaurathe Waltz den Rothen Adler-Orden IV. Klasse, dem Regierungs-Baumeister Siecke den Kronen-Orden IV. Klasse und den Maurerpolieren Mielke und Schiele das Allgemeine Ehrenzeichen. Sie sehen daraus, wie der erhabene Monarch immer mit allem, was in seiner Residenzstadt vorgeht, auf das Engste sich verbunden fühlt, und im Anschlufs an die Allerhöchsten Auszeichnungen kann ich meinen persönlichen Dank anknüpfen an die Architekten, Baumeister, Bildhauer, Maler und sonstigen Künstler, an die Meister vom ehrbaren Handwerke. Ich habe ferner zu danken all den wackern Gesellen und Arbeitern, die Hand angelegt haben an diesen Bau. Ich glaube, die Vertreter der Stadt werden sich freuen, dafs das schöne Gebäude entstanden ist, wie ich hoffe, nicht blos der Stadt zur Zierde, sondern auch zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, das

aus allen Kreisen sich geltend gemacht hat.

Ich habe noch einen Wunsch auszusprechen gegenüber den Beamten, die in dem neuen Gebäude thätig sein werden. Sie haben in vergangener Zeit mit unermüdlicher Thätigkeit, in unentwegter Treue ihren Beruf ausgefüllt, sie haben sich bewährt und in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Ich hoffe, dafs dies auch in Zukunft in den neuen Räumen der Fall sein und dafs rege Pflichterfüllung der Leitstern aller Beamten sein wird. Jeder einzelne ist nur ein Rädchen in dem grofsen Betriebe der Postverwaltung, bestimmt, der allgemeinen Wohlfahrt zu dienen.

Ein grofser Theil von uns kann zurückblicken auf die Zeiten des einfachen Postbetriebs, auf die Zeit, in der zwei bis drei Mal täglich die Briefe ankamen, und wo die einfachsten Verhältnisse vorherrschten. Bedenken Sie, wie sich dies Alles geändert hat und wie unendlich die Fäden des Verkehrs sich ausgedehnt haben. Beim Blicke auf diese aufserordentliche Entwickelung fällt mir das Wort des stolzen Spaniers ein: »In meinem Lande geht die Sonne nicht unter!« Nun, meine Herren, im Bereiche der deutschen Reichs-Postverwaltung geht die Sonne auch nicht mehr unter (lautes Bravo), denn bis weithin über die Meere hat sie die Stätte ihrer Wirksamkeit aufgeschlagen. Die Reichspost ist das Spiegelbild des wirthschaftlichen Lebens und Aufschwunges. Diesen aber verdanken wir in erster Linie unserem Leiter, unserem jugendfrischen Kaiser, welcher dem Vaterlande die Bahn vorgezeichnet hat. Stimmen Sie mit mir ein in den Ruf: Se. Majestät, unser allergnädigster Kaiser, er lebe hoch!«

Begeistert stimmte die Festversammlung in das dreimalige Hoch auf Se. Majestät ein. Nachdem es verklungen war, wendete sich der Ober-Postdirektor Gürtler mit folgenden Worten an Se. Excellenz:

»Hochgeehrte Versammlung, Hochgebietender Herr Staatssekretär!

Bei der Uebernahme des neuen Postgebäudes zur Benutzung für die mir unterstellte Bezirksbehörde sowie für den örtlichen Post- und Telegraphendienst der Residenzstadt Potsdam gereicht es mir zu hoher Ehre und Freude, Euere Excellenz an dieser Stelle begrüfsen und Ihnen Namens aller Beamten unseren ehrerbietigsten Dank für die Ueberweisung der herrlichen Räume darbringen zu können, die dem dienstlichen Bedürfnifs und den Rücksichten auf die Gesundheit des Personals vollkommen entsprechen.

Der Grund nnd Boden, auf dem sich diese Halle erhebt, befindet sich seit mehr als 70 Jahren im Besitze der Postverwaltung. Als in der Mitte des Jahres 1829 das hiesige Postamt das kurz zuvor seitens der preufsischen Postverwaltung angekaufte, manchem der Anwesenden wohl noch in der Erinnerung stehende Haus auf dem Eckgrundstück am Wilhelmplatz und am Kanal bezog, genügte schon das Erdgeschofs allein vollständig für die dienstlichen Zwecke. Der Geschäftsverkehr wuchs in den nächsten Jahrzehnten nur langsam, so dafs die am 1. Januar 1850 hier neu errichtete Ober-Postdirektion für den Regierungsbezirk Potsdam noch ohne Mühe in dem Gebäude untergebracht werden konnte. In Folge der bedeutenden Entwickelung, die seit der politischen Einigung das gesammte Verkehrsleben Deutschlands gewonnen hat, stellte sich aber bald das Bedürfnifs heraus, das Postgrundstück durch Hinzukauf von zwei benachbarten Liegenschaften am Kanal zu vergröfsern und auf Errichtung eines neuen Posthauses Bedacht zu nehmen, da die vorhandenen Baulichkeiten für postdienstliche Zwecke nicht verwendbar waren. Vollendet steht nunmehr dieser Bau da und gewährt beim Betrachten wohl Jedem die Ueberzeugung, dafs durch seine auskömmliche und zweckmäfsige Einrichtung für die Bequemlichkeit des

Publikums und für die Sicherheit des Betriebs vollkommen gesorgt ist.

Als Anhalt für die eingetretene Verkehrszunahme darf ich erwähnen, dafs in den letzten 15 Jahren die Gesammtzahl der bei den Verkehrsanstalten des Ober-Postdirektionsbezirks beförderten Postsendungen von rund 60 auf 160 Millionen, der bearbeiteten Telegramme von 450 000 auf 1 250 000 Stück jährlich gestiegen ist. Hierzu kommen noch die von den Bezirksanstalten im Laufe eines Jahres durch Fernsprecher vermittelten $10^1/_2$ Millionen Gespräche. Zur Bewältigung dieses Verkehrs ist ein Personal von 4600 Köpfen erforderlich, im neuen Posthause wird der Dienst von 312 Personen versehen, von denen 112 der Ober-Postdirektion, 164 dem Postamt und 36 dem Telegraphenamt angehören. Die Zahl der Postanstalten im Bezirke beträgt nahezu 1200, die der Telegraphenanstalten 600.

Wie in dem alten Posthause stets Ordnung und Pünktlichkeit im Dienste gewaltet hat, so wird dies auch in den neuen Räumen der Fall sein. Wir Beamte wollen mit hinübernehmen den alten Geist der Treue und Zuverlässigkeit, der Zucht und Ordnung, der Hingebung an den Dienst und der unermüdlichen Pflichterfüllung; wir wollen einziehen in Treue zu Kaiser und Reich, in Gehorsam gegen die Vorgesetzten, mit dem ernsten Vorsatze, das Wohl der Residenzstadt Potsdam und ihrer Bewohner jederzeit zu fördern. Dann wird es uns gelingen, den Platz auszufüllen, der uns in dem grofsen Betriebe der Post und Telegraphie zugewiesen ist, im Besonderen, wenn wir uns zur Aufgabe machen, den grofsen Vorbildern nachzueifern, die sich uns hier ungesucht darbieten. Hinweisen möchte ich hier zunächst auf den verstorbenen Staatssekretär von Stephan, unter dessen Amtsführung der Neubau geplant und in Angriff genommen wurde. War der Verewigte doch in den Jahren 1858 und 1859 bei der hiesigen Ober-Postdirektion als Postrath thätig und ist er doch von hier aus in die Wirksamkeit bei dem General-Postamt übergetreten, in deren weiterem Verlauf er die Einrichtungen der Reichspost mustergültig für andere Staaten machte und für Deutschland durch die Schaffung des Weltpostvereins die Führung auf dem Gebiete des Postwesens errang.

Mit kräftiger Hand haben Euere Excellenz sodann an dessen Stelle die Leitung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens übernommen. Während Euerer Excellenz Amtsführung sind bereits zahlreiche Bestimmungen getroffen worden, die sowohl den Verkehr mit dem Publikum als den Dienst der Beamten erheblich fördern und erleichtern; auch sind in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Bevölkerung und den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs viele wichtige Angelegenheiten geordnet, die seit langer Zeit auf der Tagesordnung gestanden hatten. Im Besonderen aber fühlen wir Beamte uns Euerer Excellenz dafür zu Danke verpflichtet, dafs Sie klar und offen die Wege vorgezeichnet haben, die der Beamte einschlagen mufs, um nicht in Widerstreit zu gerathen mit den Anforderungen der Dienstzucht, sowie dafs Euere Excellenz nachdrücklich, oft unter Einsetzung der eigenen Person, eingetreten sind für Ihre Beamten. Wir hegen das feste Vertrauen, dafs Euere Excellenz auch fernerhin sich unserer Interessen annehmen werden, und wünschen deshalb lebhaft, dafs Euere Excellenz die Leitung der Reichs-Postverwaltung noch viele Jahre in starker Hand halten mögen.

Dieser Wunsch wird in der ganzen Versammlung sicher getheilt. Zur Bekräftigung dessen bitte ich Sie, einzustimmen in den Ruf: »Se. Excellenz der Herr Staatssekretär von Podbielski lebe hoch, hoch, hoch!«

Nachdem die Versammelten freudig in das Hoch eingestimmt hatten, richtete der Ober-Postdirektor Gürtler an den Vorsteher des Postamts, Postdirektor Engelbrecht, die Aufforderung, die

Arbeiten an den neuen Schaltern mit Gott aufnehmen zu lassen, dessen Segen immerdar auf dem neuen Hause ruhen möge.

Mit dem Gesange des Psalms »Jauchzet dem Herrn alle Welt« erreichte die erhebende Feier in der Schalterhalle ihr Ende.

Im Anschlusse hieran fand unter Führung von Postbeamten ein Rundgang der Anwesenden durch das neue Dienstgebäude statt. Einstimmiges Lob fanden hierbei die schönen, würdig ausgestatteten und zweckmäfsig eingerichteten Räume, in denen nunmehr der Betrieb in vollem Umfang aufgenommen werden konnte.

Nach der Besichtigung begann um 2 Uhr Nachmittags das Festmahl, das seitens der Stadt Potsdam zu Ehren der Post in dem festlich geschmückten Saale des Hôtels zum Einsiedler veranstaltet war. Aus einer geschmackvollen Pflanzengruppe ragte die Büste Kaiser Wilhelms II. hervor und zahlreiche Frühlingsblumen zierten die Festtafeln. Den Ehrenplatz in der Mitte der Haupttafel nahm der Staatssekretär des Reichs-Postamts ein; zu beiden Seiten schlossen sich die hervorragendsten Persönlichkeiten an, u. a. der Chefpräsident der Ober-Rechnungskammer Excellenz Magdeburg, der Ober-Präsident der Provinz Brandenburg Excellenz von Bethmann-Hollweg, die Direktoren im Reichs-Postamte Kraetke und Sydow, der Stadt-Kommandant von Potsdam Generalmajor von Moltke, die Geheimen Ober-Posträthe Hake und Wagner, der Ober-Bürgermeister Jähne, der Ober-Postdirektor Gürtler, die anderen beiden Ober-Postdirektoren der Provinz Brandenburg, Geheimer Ober-Postrath Griesbach und Ober-Postdirektor Schwieger, der Polizei-Präsident von Balan u. a. m. Auch zahlreiche Vertreter der Postverwaltung, die Bauleiter und ausführenden Bauhandwerksmeister nahmen an dem Festmahle Theil.

Das erste Hoch brachte der Staatssekretär von Podbielski mit folgenden Worten auf Se. Majestät den Kaiser aus:

»Hochgeehrte Festversammlung!

Wie ich heute Mittag, als mir die Freude zu Theil wurde, Sie in den neuen Räumen des Postgebäudes zu begrüfsen, die erste Huldigung unserem Kaiserlichen Herrn darbrachte, so wird auch jetzt an dieser festlichen Tafel die erste Huldigung dem Kaiser und Könige gelten müssen, nicht allein, weil solches alter Brauch ist, sondern ich glaube, in märkischen Landen ist es eine ernste, tiefe Gefühlssache, zu allen Zeiten des Kaisers und Königs zu gedenken. Meine Herren! In der Zeit, in welcher wir jetzt leben, leiden wir Mangel an thatkräftigen Männern und in dieser Zeit ist es zweifellos der Kaiserliche Herr, der mit seiner Schaffensfreudigkeit, mit seinem thatkräftigen Willen überall scharf hervortritt. Es zeigt sich solches immer mehr und sogar in weniger zugeneigten Kreisen wünscht man, der Kaiserliche Herr möge eintreten mit seiner Person, mit seinen Entschlüssen für die Wohlfahrt des Landes. Meine Herren! Immer mehr hat die Ueberzeugung sich Bahn gebrochen, der Kaiser will zu allen Zeiten das Beste seines Volkes! Weihen wir daher unser erstes Glas unserm Allergnädigsten Herrn! Se. Majestät der Kaiser lebe hoch!«

Mit brausendem Jubelrufe stimmte die Festversammlung in das Hoch ein.

Der Ober-Bürgermeister der Stadt Potsdam Jähne begrüfste sodann die Gäste Namens der Stadt mit folgender Ansprache:

»Hochgeehrte Festgenossen!

In früheren Zeiten war es wohl allgemein eine alte gute Sitte, dafs die Nachbarn bei Vollendung eines Neubaues dieser Freude Ausdruck gaben. Dieser alten Sitte wollte auch heute die Stadt folgen, sie wollte es sich nicht nehmen lassen, an dem heutigen Tage, an welchem das neue Postgebäude seiner Bestimmung übergeben

worden ist, dem freudigen Empfinden durch Veranstaltung dieses Festes Ausdruck zu geben und, wie wir mit Genugthuung sehen, hat diese Freude Widerhall gefunden bei den hohen Behörden der Stadt Potsdam und bei der Bürgerschaft.

Es sei mir gestattet, alle Gäste willkommen zu heifsen, insbesondere den Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts, den wir zum ersten Male in unserer Stadt zu begrüfsen die Freude haben. Dank der Sorgfalt, welche die Reichs-Postverwaltung dem Prachtbaue hat angedeihen lassen, ist das Gebäude eine prächtige Zierde unserer Stadt geworden, das so recht die Gröfse und Macht des Reichs und die Bedeutung der Postverwaltung darstellt. Aber auch der ganzen Bevölkerung kommt dieses Gebäude zu Gute; diese hat ein Interesse daran, dafs der Betrieb pünktlich und sorgfältig sich abwickelt. Handel und Wandel finden in dem Gebäude eine neue Grundlage des Gedeihens und wenn es Leute geben sollte, welche sagen, Potsdam habe keine Entwickelung, nun, meine Herren, die Entwickelung zeigt sich darin, dafs die Bande des alten Gebäudes gesprengt sind und dafs die Errichtung eines neuen Gebäudes als nothwendig sich herausgestellt hat. Bei dieser Gelegenheit soll nicht unerwähnt bleiben, dafs wir heute ein Jubiläum feiern, nämlich dafs nach der städtischen Chronik im Jahre 1850 zum ersten Male sechs Briefkasten in unserer Stadt angebracht worden sind, und für den heutigen Tag wird die Chronik zu verzeichnen haben die Einweihung eines neuen Postgebäudes. Die innere Entwickelung der Stadt ist nicht zurückzuführen auf Potsdam selbst, sondern auf die Errichtung des neuen Deutschen Reichs, wodurch es der Postverwaltung ermöglicht worden ist, die Bedürfnisse des Volkes in postalischer Beziehung zu befriedigen. Ueberall finden wir Postanstalten, Telegraphenanstalten, Fernsprechanlagen; Postdampferlinien verbinden die weitesten Erdtheile und der Weltpostverein vereinigt sämmtliche Völker. Es ist der verewigte Staatssekretär Dr. von Stephan, der bahnbrechend auf diesem Gebiete gewirkt hat; ihm hat auch Potsdam zu verdanken, dafs das neue Postgebäude die herrliche Gestalt angenommen hat. Aber, meine Herren, wir sind gewifs, dafs sein Nachfolger, dem Se. Majestät sein verantwortungsvolles Amt anvertraut hat, in diesen Bahnen fortschreiten wird; wir sehen, dafs der Herr Staatssekretär auf dem fremden Gebiete sich heimisch gemacht hat, dafs Reformen, die längst als nothwendig anerkannt wurden, nunmehr ins Leben gerufen worden sind, dafs die Einführung des Postscheckverkehrs nahe bevorsteht. Mit Genugthuung erkennen wir, wie der Herr Staatssekretär es verstanden hat, sich das Vertrauen seiner Beamten zu erwerben und dadurch die Grundlage zu schaffen für eine gedeihliche Entwickelung der Verwaltung. Wir haben erfahren, wie er bestrebt ist, die Umsturzelemente aus den Beamtenkreisen zu entfernen. Frohe Zuversicht erfüllt uns, dafs unter der Leitung dieses Mannes die Verwaltung weiter fortschreiten wird. Dankbarkeit und Vertrauen erfüllen uns. Lassen Sie unsere Gefühle zum Ausdrucke bringen durch den Ruf: Se. Excellenz der Herr Staatssekretär, er lebe hoch!«

Es bedarf nicht der Versicherung, dafs diese Worte freudige Begeisterung allerseits hervorriefen. Der Staatssekretär erwiderte mit folgender launigen Ansprache, die oftmals durch stürmische Beifallsbezeugungen der Tischgesellschaft unterbrochen wurde:

»Ich danke für die freundlichen Worte, welche der Herr Ober-Bürgermeister an mich gerichtet hat und die in gewisser Beziehung mich beschämen. Es ist meines Erachtens eine der vornehmsten Aufgaben des Chefs einer grofsen Verwaltung, klaren Blickes die Entwickelung des Landes zu verfolgen und danach die Gesammtheit der Post- und Telegrapheneinrichtungen zu gestalten. Der Pulsschlag des wirth-

schaftlichen Lebens ist es, der sich krystallisirt bei der Post. Diesen mit Verständnifs zu verfolgen, ist eine der vornehmsten Aufgaben des Chefs der Verwaltung. Das, was der Herr Ober-Bürgermeister als eine besondere Zuversicht ausgesprochen hat, möchte ich bitten, zu reduziren und zu sagen: das Facit fällt einer späteren Periode zu. Der gute Wille, die Entwickelung von Handel und Verkehr zu fördern, ist vorhanden, aber von dem Wollen ist noch ein weiter Schritt zur Wirklichkeit.

Nun, meine Herren, zurück zur Stadt Potsdam! Seien sie überzeugt, es war für mich eine besondere Freude, dafs die Stadt Potsdam den Tag der Einweihung des neuen Reichs-Postgebäudes als einen Festtag ansieht; ich kann es mir nicht versagen, Ihnen herzlich zu danken, dafs Sie hier zusammengekommen sind, dafs die Stadt Potsdam die Freundlichkeit gehabt hat, mich einzuladen, dafs wir uns hier zusammengefunden, einen guten deutschen Trunk zu thun. Ich bin ein Anhänger solcher Feste. Es gestaltet sich ja im Leben alles viel leichter, wenn man sich persönlich kennt. Selbst die schroffsten Gegensätze im politischen Leben verschwinden, wenn man sich kennt und wenn man sich ausspricht. Es ist alles nicht so schwarz, wie es aussieht, und nichts wird so heifs gegessen, wie es gekocht wird. Man lernt sich kennen, man gewinnt Achtung und dabei auch die Ueberzeugung, dafs das Beste des Vaterlandes und des Volkes auch von dem politischen Gegner erstrebt wird.

Meine Herren! Ein schöner Straufs von Blumen steht vor mir, gewidmet von der Stadt der Blumen. Dem Wohle dieser Blumenstadt gilt mein Glas! Wenn die Stadt auch nicht eine Stadt intensiver Industrie ist, so steht sie doch im engsten Zusammenhange mit den Hohenzollern und die Blumen deuten an, wie zart diese Beziehungen sind. Ich danke der Stadt, die mich so freundlich aufgenommen, und hoffe, dafs sie wachsen und blühen und dafs sie Freude haben möge an dem neuen Reichs-Posthause, das ein Zeichen ist von der Gröfse und der Macht unseres deutschen Vaterlandes. Der Stadt Potsdam gilt mein Glas, sie lebe hoch!«

Nachdem das begeisterte Hoch verklungen war, ergriff der Vorsitzende der Handelskammer, Fabrikbesitzer Friedrichs, das Wort:

»Sehr geehrte Festgenossen!

Se. Excellenz der Herr Staatssekretär hat gesagt, wie etwa ein tüchtiger Chef der Reichs-Postverwaltung seine Aufgabe auffafst, und er hat hinzugefügt, den guten Willen bringe er mit, aber von dem Wollen bis zum Vollbringen sei noch ein weiter Schritt. Meine Herren! Die Reichs-Postverwaltung ist ein so feines Instrument, dafs schon nach kurzer Zeit eine Verstimmung eintritt, wenn Mifsgriffe gemacht sind; der Fehler macht sich sofort im Verkehre bemerkbar. Ich glaube, es ist eine Bescheidenheit des Herrn Staatssekretärs, gegen die wir protestiren müssen. Denn nach meiner Meinung ist es noch niemals einem Chef gelungen, Vorurtheile so schnell zu beseitigen und den Beweis zu liefern, dafs hinter dem Willen ein tüchtiges Können steht.

Als wir heute Mittag das herrliche Postgebäude besichtigten, bin ich mit mehreren Herren bis auf den höchsten Thurm hinaufgestiegen, um die Aussicht zu geniefsen. Dort oben umgab mich ein eigenthümliches Bild. Von dem Thurme zogen sich wie Spinnfäden die Drähte nach allen Richtungen und man hatte den Eindruck, als ob diese Drähte gleichsam als Nerven die Einwohner mit einander in Verbindung setzten. Meine Herren! Wenn dieses Bild richtig ist, so liegt es auf der Hand, welche Bedeutung es hat, wenn der Apparat funktionirt, und da wir eben das herrliche Postgebäude gesehen haben, so mufs ich sagen, es ist nicht gleichgültig, wo das Gehirn des Postgedankens sitzt. Mit

dem neuen Postgebäude als solchem ist wenig gethan, es kommt darauf an, wie in ihm verwaltet wird, und dieser Umstand legt mir die angenehme Aufgabe auf, noch einige Worte zu sagen.

In der Zeit, in welcher der hochverehrte Herr Ober-Postdirektor Gürtler in Potsdam thätig gewesen ist, hat er sich das Vertrauen der Bürgerschaft erworben und gezeigt, ein wie feines Ohr er für alle Wünsche besitzt, dafs er jederzeit zu haben ist für alle Anregungen, kurz, dafs er der rechte Mann an dem rechten Platze ist. Wir freuen uns, ihn in das schöne Gebäude einziehen zu sehen und wir geben unserer Verehrung und unserer Freude über alles, was er geschaffen, Ausdruck, indem wir rufen: der Herr Ober-Postdirektor Gürtler, er lebe hoch!«

Die mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Worte veranlafsten den Ober-Postdirektor Gürtler zu der folgenden Erwiderung:

»Meine Herren!

Haben Sie den herzlichsten Dank für die anerkennenden Worte, die Sie mir soeben durch den Mund des Herrn Vorsitzenden der Handelskammer zum Ausdrucke gebracht haben. Es freut mich sehr, dafs meinen Leistungen von so berufener Stelle eine solche Anerkennung zu Theil geworden ist. Ich werde auch ferner, soweit es in meinen Kräften steht, mich in den Dienst von Handel und Verkehr des Bezirks, im Besonderen der Stadt Potsdam, stellen, denen ich ein kräftiges Gedeihen wünsche, und ich hoffe, zur Förderung der Beziehungen beizutragen.

Meine Herren! Wenn ein grofses Werk glücklich vollendet ist, dann wird gewöhnlich die Frage nach dem Urheber laut, der es geschaffen hat. Den Urheber des architektonischen Entwurfs, Herrn Geheimen Ober-Postrath Hake sehen wir zu unserer Freude in unserer Mitte; die Oberleitung lag in den Händen des Postbauraths Waltz und mit der örtlichen Bauleitung war der Herr Regierungs-Baumeister Siecke betraut. Ungeachtet mannigfacher Schwierigkeiten — ich erinnere nur an die Ausstände der Maurer und der Steinmetzen, wodurch die Fortstellung der Arbeiten sehr gelitten hat, sowie an die freundlichen, jedoch nicht mifszuverstehenden Mahnungen unseres verehrten Herrn Polizei-Präsidenten, wenn die Dampframme gar zu grofsen Lärm vollführte — ist der Bau rechtzeitig vollendet worden und steht in voller Schönheit da. Dank und Anerkennung gebühren daher den bauleitenden Beamten, Dank allen Baumeistern und Unternehmern, Dank allen Künstlern, welche das Haus innen und aufsen geschmückt haben, Dank allen Gesellen, Gehülfen und Arbeitern! Fassen wir unsern Dank zusammen in den Ruf: die Bauleute des Potsdamer Posthauses, sie leben hoch!«

Den Schlufs der Trinksprüche bildete ein von dem Polizei-Präsidenten von Balan ausgebrachter, von Humor sprudelnder Toast auf die Damen, welcher allgemeine Heiterkeit hervorrief und von lebhaftem Beifalle begleitet war.

Das Festmahl schlofs in gehobenster Stimmung und noch selbigen Tages, Abends 9 Uhr, begann ein neuer Akt der aus Anlafs der Eröffnung des neuen Postgebäudes vorgesehenen Festlichkeiten: ein allgemeiner Kommers. Die Beamten und Unterbeamten der Post, die Leiter und Meister des stolzen Baues, die Vertreter der städtischen Behörden sowie zahlreiche Bürger der Residenzstadt, zusammen über 500 Personen, versammelten sich in dem geräumigen Saale des Colosseums, der mit Kaiserbüsten, Blumengewinden, Fahnen und Postemblemen reich geschmückt war. Ein zahlreicher Damenflor hatte auf den Gallerien und in den Logen Platz genommen. Fröhliches Leben herrschte unter den bunt durch einander sitzenden Festtheilnehmern.

Nachdem der Einweihungsmarsch verklungen war, eröffnete der Postbaurath Waltz den Kommers. Er gab seiner Freude über das vollzählige Erscheinen der Beamten und Unterbeamten Ausdruck und begrüfste auch die Unternehmer und Meister des Baues, die Vertreter der Stadt und die vielen Schönheiten auf den Gallerien. Nach diesem Willkommensgrufs ergriff der Ober-Postdirector Gürtler das Wort. In zündender Ansprache hob er hervor, dafs Se. Majestät der Kaiser, der auf allen Gebieten ein reges Interesse bethätige und seine Thätigkeit überall einsetze, seinen starken Arm auch der Entwickelung des Post- und Telegraphenwesens leihe. Die Worte klangen aus in ein dreimaliges Kaiserhoch, das gewaltig durch den Saal tönte. Postdirektor Engelbrecht toastete auf den Staatssekretär von Podbielski, dessen Anwesenheit dem Feste der Einweihung erst die rechte Weihe gegeben habe. An Se. Excellenz gelangte ein Huldigungstelegramm zur Absendung, in welchem die versammelten Angehörigen der Postverwaltung mit dem Ausdruck unbegrenzter Verehrung das Versprechen treuer Pflichterfüllung in dem neu geschaffenen Postgebäude übermittelten. Später toastete der Postrath a. D. Dr. Dehms auf den Bezirkschef, Ober-Postdirektor Gürtler, der Reichstagsabgeordnete und Stadtverordnete Pauli auf die Postverwaltung und die Beamtenschaft und schliefslich der Postbaurath Waltz auf die Gäste. Allen Toasten folgte ein lauter Beifall.

Der Kommers nahm einen freudigen, ungetrübten Verlauf. In den Zwischenpausen trugen Musik- und Liedervorträge zur Unterhaltung bei; insbesondere fanden zwei Einakter »Unbestellbar« und »Amor am Schalter« ungetheilte Zustimmung.

Der Kommers, der allen Theilnehmern in lebhafter Erinnerung bleiben wird, bildete den Abschlufs des Einweihungstags.

Möge das neue Postgebäude für alle Zukunft Zeuge sein weiteren Gedeihens und Blühens der Residenzstadt Potsdam!

---

42. Diensteintheilung und Beamtenverhältnisse bei der Zentralbehörde der französischen Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Zentralbehörde der französischen Post- und Telegraphenverwaltung hat im Laufe der Jahre vielfache Wandlungen durchgemacht. In den 80er Jahren bestand in Frankreich ein besonderes Ministerium der Posten und Telegraphen. Als dieses 1887 aufgehoben worden war, wurde das französische Post- und Telegraphenwesen unter der Leitung eines Generaldirektors der Posten und Telegraphen dem Finanzministerium unterstellt. Von diesem Ministerium wurde die Post- und Telegraphenverwaltung indefs schon 1889 wieder losgelöst und dem Handelsministerium, das die Benennung eines Ministeriums des Handels, der Industrie, der Posten und der Telegraphen erhielt, zugetheilt. Letzterem Ministerium untersteht das Post- und Telegraphenwesen in Frankreich auch jetzt noch, doch liegt seit 1896 die eigentliche Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung nicht mehr in den Händen eines Generaldirektors, sondern, der wachsenden Bedeutung dieser wichtigen Verkehrsverwaltung entsprechend, in denen eines Unterstaatssekretärs der Posten und Telegraphen.

Bisher bestanden bei der französischen obersten Post- und Telegraphen-

behörde, abgesehen von den vom Unterstaatssekretär unmittelbar zu erledigenden Angelegenheiten, drei Abtheilungen. Zu diesen ist jetzt nach einem im »*Journal Officiel*«, dem amtlichen Verordnungsblatte der Französischen Regierung, veröffentlichten Erlasse des Präsidenten der Republik vom 29. Oktober 1899 eine vierte Abtheilung hinzugetreten; zugleich ist der Kreis der dem Unterstaatssekretär persönlich vorbehaltenen Angelegenheiten enger begrenzt worden.

Die Organisation der französischen obersten Post- und Telegraphenbehörde ist nunmehr die folgende:

Das Kabinet des Unterstaatssekretärs befafst sich, abgesehen von den Sekretariatsgeschäften, mit Prozefs- und internen Angelegenheiten. Im Weiteren ist die Entscheidung in persönlichen Angelegenheiten der Beamten und Unterbeamten der Zentralverwaltung und des Betriebsdienstes dem Unterstaatssekretär persönlich vorbehalten, dem zur Bearbeitung dieser Angelegenheiten zwei Büreaus zur Verfügung stehen.

Die Geschäfte der vier Abtheilungen sind wie folgt abgegrenzt:

I. Abtheilung. Postbetriebsdienst:

5 Büreaus. Ihnen sind folgende Gegenstände zur Bearbeitung zugewiesen: Betriebsdienst bei den Postanstalten; Bestellungsdienst; inländische Korrespondenz; Korrespondenz mit dem Auslande; Seepostdienst; Postpackete; Nachfragen und Beschwerden wegen Postsendungen; unbestellbare Sendungen.

II. Abtheilung. Telegraphenbetrieb:

4 Büreaus. Diese bearbeiten folgende Angelegenheiten: Inländischer Telegraphenverkehr; Telegraphenverkehr mit dem Auslande; Fernsprechdienst; Nachfragen und Beschwerden, die sich auf den Telegraphen- und Fernsprechdienst beziehen.

III. Abtheilung. Materialien und Bauwesen:

3 Büreaus. Sie befassen sich mit folgenden Gegenständen: Ober- und unterirdische Telegraphenlinien; Unterseekabel; Rohrpost; Bauten; Ausstattungsgegenstände; Herstellung der Werthzeichen.

IV. Abtheilung. Rechnungswesen:

3 Büreaus. Ihre Thätigkeit erstreckt sich auf: Prüfung und Anweisung der Ausgaben; Prüfung der Einnahmen; Regelung des Baarsendungs- und des Postanweisungsverkehrs.

Das Personal der französischen obersten Post- und Telegraphenbehörde besteht aus dem Unterstaatssekretär, 4 Abtheilungs-Direktoren, 17 Referenten *(chefs de bureau)*, 35 Büreauvorstehern *(sous-chefs de bureau)* und höchstens 269 Büreaubeamten *(rédacteurs)*. Weiter ist eine Anzahl von männlichen und weiblichen Angestellten *(expéditionnaires* und *dames employées)* vorhanden, deren Zahl sich nach den vorhandenen Etatsmitteln richtet.

Die Büreaus sind jeweils einem Referenten *(chef de bureau)* unterstellt, dem ein oder mehrere Büreauvorsteher *(sous-chefs)* zur Seite stehen. Wie viele Beamte jedem Büreau zuzutheilen sind, wird vom Minister auf Vorschlag des Unterstaatssekretärs bestimmt.

Das Kabinet und das Sekretariat des Unterstaatssekretärs werden durch diesen geleitet. Er hat völlig freie Hand, wem er die einzelnen Dienststellen in seiner unmittelbaren Umgebung übertragen will; insbesondere ist er nicht darauf angewiesen, Post- oder Telegraphenbeamte in sein Kabinet oder Sekretariat zu berufen. Werden vom Unterstaatssekretär in den betreffenden Stellen Personen angestellt, welche der Post- und Telegraphenverwaltung bis dahin nicht angehörten, so wird deren Einkommen nach Mafsgabe der vorhandenen Mittel

vom Minister bestimmt. Werden in der Umgebung des Unterstaatssekretärs Beamte der Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigt, so werden diesen ihre bisherigen Stellen, die inzwischen nur einstweilig verwaltet werden dürfen, offen gehalten.

Die Abtheilungs-Direktoren werden vom Präsidenten der Republik ernannt. Sie beziehen ein Einkommen von 12000 bis 15000 Frcs. Die Referenten *(chefs de bureau)* zerfallen in 4 Klassen mit Gehaltsstufen von 7000 bis 10000 Frcs.; ihre Ernennung erfolgt auf Vorschlag des Unterstaatssekretärs durch den Minister. Dasselbe gilt für die Büreauvorsteher *(sous-chefs)*, deren Gehalt sich, je nachdem sie der 1., 2. oder 3. Klasse ihrer Kategorie angehören, auf 5000 bis 6000 Frcs. beläuft. Die bisher genannten (höheren) Beamten werden entweder aus Beamten der nächst niedrigen Kategorie bei der Zentralbehörde oder aus solchen Beamten des technischen Post- und Telegraphendienstes entnommen, die bereits das Gehalt der zu besetzenden Stelle oder das nächst niedrige Gehalt erlangt hatten.

Alle anderen Beamten der obersten Post- und Telegraphenbehörde erhalten ihre Aemter durch Bestallung des Unterstaatssekretärs. Die Büreaubeamten *(rédacteurs)* zerfallen in 8 Klassen mit Gehältern von 1900 bis 4500 Frcs. Sie rekrutiren sich aus den Beamten der Provinzialbehörden oder der Postanstalten. Die Stellen für *expéditionnaires* (1500 bis 2500 Frcs. Gehalt) sind ausgedienten Unteroffizieren vorbehalten. Die Annahmebedingungen für die *dames employées* (1000 bis 2200 Frcs. Gehalt) werden vom Unterstaatssekretär festgesetzt. Neben diesen Kategorien von Beamten ist noch eine Anzahl von Unterbeamten (Kanzleidiener, Pförtner u. s. w.) vorhanden, deren Einkommen zwischen 1200 und 2200 Frcs. schwankt; der Botenmeister *(chef surveillant)* erhält 1400 bis 2800 Frcs. Gehalt.

Alle Ernennungen erfolgen in der Weise, dafs der Beamte zunächst in die unterste Klasse der neuen Kategorie einrückt und demnächst von Klasse zu Klasse emporsteigt. Beförderungen in eine höhere Klasse sind nur möglich, wenn sich der Beamte in der niederen Klasse mindestens 1 Jahr befunden hat. Zu Referenten und Büreauvorstehern können nur solche Beamte ernannt werden, die bereits mindestens die zweite Klasse der nächst niederen Kategorie erreicht hatten. Alle Ernennungen von Beamten der Zentralverwaltung werden veröffentlicht und zwar diejenigen der höheren Beamten (bis einschl. der Büreauvorsteher) im »*Journal Officiel*« und im »*Bulletin mensuel des postes et des télégraphes*«, diejenigen der anderen Beamten nur in letzterem.

Bei der französischen Zentral-Post- und Telegraphenbehörde besteht für die Erledigung bestimmter Angelegenheiten ein Kollegium *(conseil)*, welchem der Unterstaatssekretär präsidirt, und das sich aufser diesem aus den Abtheilungs-Direktoren und den Kabinetschefs des Ministers und des Unterstaatssekretärs zusammensetzt. Das Kollegium hat sich insbesondere über die Vertheilung der Beamten der Zentralverwaltung auf die einzelnen Büreaus sowie über die Beförderungen von Beamten in höhere Klassen oder Kategorien zu äufsern. Aufserdem unterliegen diejenigen Gegenstände der Begutachtung des Kollegiums, welche ihm vom Minister oder vom Unterstaatssekretär unterbreitet werden.

Auf Grund der Beschlüsse des Kollegiums wird alljährlich eine Vorschlagsliste für Beförderungen in höhere Klassen oder Kategorien *(tableau général d'avancement de classe et de grade)* aufgestellt. Diese Liste umfafst:

soweit es sich um Beförderungen in eine höhere Kategorie handelt *(avancements de grade)*, eine solche Zahl von Beamten, dafs sie dem Doppelten der voraus-

sichtlich im Laufe des Jahres eintretenden Vakanzen entspricht;
soweit es sich um Beförderungen in eine höhere Klasse handelt *(avancement de classe)*, eine solche Zahl von Beamten, dafs sie die Zahl der nach Mafsgabe des Etats voraussichtlich nothwendig werdenden Ernennungen um ein Drittel übersteigt.

Die Liste wird, nachdem sie die Genehmigung des Ministers erhalten hat, im »*Bulletin mensuel*« veröffentlicht. Die Beförderungen selbst erfolgen nicht lediglich nach dem Dienst- oder Rangalter, sondern nach Wahl *(au choix)*. Im Laufe eines Jahres dürfen nur solche Beamte befördert werden, deren Namen in der Vorschlagsliste aufgeführt waren; Ausnahmen in besonderen Fällen sind nur mit Genehmigung des Ministers statthaft.

Gegen Beamte der französischen obersten Post- und Telegraphenbehörde können eintretendenfalls folgende Disziplinar-Mittel angewendet werden:

1. Ordnungsstrafen. Diese werden auf Bericht des zuständigen Abtheilungs-Direktors nach Anhörung des Kollegiums durch den Unterstaatssekretär festgesetzt;
2. Versetzung in eine Stelle des äufseren Dienstes;
3. Zurückversetzung in ein niederes Amt;
4. Einstweilige Dienstenthebung;
5. Entlassung.

Die unter 2. bis 5. genannten Strafen werden auf Bericht des Unterstaatssekretärs und nach Anhörung des Kollegiums durch den Minister festgesetzt. Dem Angeschuldigten mufs Gelegenheit zur Vertheidigung gegeben werden; dem Bericht an den Minister ist entweder das Protokoll der Sitzung, in der sich der Angeschuldigte mündlich zur Sache geäufsert hat, oder dessen schriftliche Aeufserung beizufügen. Die Verfügungen wegen Entlassung eines Beamten müssen die Entscheidungsgründe enthalten, auch mufs darin auf die erfolgte Meinungsäufserung des Kollegiums hingewiesen werden.

Stellenwechsel zwischen Beamten der obersten Post- und Telegraphenbehörde und Beamten anderer Ministerien ist mit Genehmigung des Ministers gestattet. Ein durch Stellentausch zur Zentralbehörde für Post und Telegraphie übertretender Beamter erhält bei dieser kein höheres Gehalt und keinen höheren Rang, als der Beamte, in dessen Stelle er einrückt, besessen hatte.

Bei der Direktion der Postsparkasse, die gleichfalls dem Unterstaatssekretär der Posten und Telegraphen untersteht, sind aufser dem Direktor 3 Referenten, 8 Büreauvorsteher und 60 Büreaubeamte, endlich die erforderliche Zahl niederer Beamten *(expéditionnaires* und *dames employées)* thätig. Auf alle diese Beamten finden dieselben Bestimmungen Anwendung wie auf die Beamten der obersten Post- und Telegraphenbehörde, mit der Mafsgabe jedoch, dafs der Beamte, welcher die Funktionen eines »*agent comptable*« (Rechnungsprüfers) versieht, vom Präsidenten der Republik selbst ernannt wird, damit ihm eine nach allen Seiten hin unabhängige Stellung gesichert ist.

Fast gleichzeitig mit der Neuorganisation der obersten Post- und Telegraphenbehörde ist auch (und zwar durch Verordnung vom 10. November 1899) die Neuregelung des bei der französischen Postverwaltung bestehenden Dienstes der Generalinspektoren der Posten und Telegraphen erfolgt. Die Einrichtung der Generalinspektoren besteht seit dem Jahre 1890. Damals wurden vier General-Inspektionsbezirke geschaffen; den Generalinspektoren wurden »*inspecteurs-adjoints*« zur Seite gestellt. Das letztere Amt ist jetzt ganz aufgehoben worden; auch hat man die Eintheilung des Landes in eine Anzahl von General-Inspektionsbezirken fallen gelassen. Dafür ist die Zahl der Generalinspektoren, die sich jetzt alle zur Erledigung besonderer Auf-

träge zur Verfügung des Handelsministers und des Unterstaatssekretärs der Posten und Telegraphen zu halten haben, von vier auf sechs erhöht worden. Das Gehalt der Generalinspektoren steigt von 8000 bis 15000 Frcs.; ihre Ernennung erfolgt durch den Präsidenten der Republik. Die Generalinspektoren sollen namentlich wichtigere Streitfälle oder besondere Schwierigkeiten, die sich im technischen oder im Verwaltungsdienst ergeben, ferner Beschwerden gegen den Betrieb oder das Personal an Ort und Stelle untersuchen und darüber berichten. Weiter ist es ihre Aufgabe, sich darüber unterrichtet zu halten, ob irgend welche Reformen des Betriebs erforderlich sind und ob dieser durch die Bezirksbehörden nach einheitlichen Grundsätzen geleitet wird. Ferner haben sie Organisations- oder andere Projekte auszuarbeiten oder nachzuprüfen; wichtige Arbeiten (Bauten u. dgl.) zu überwachen; Postbauten abzunehmen; Gutachten über die Leistungsfähigkeit von Beamten abzugeben. Endlich sollen sie zu besonderen Missionen im Auslande verwendet werden.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Die Dampferlinien des Stillen Oceans. Für den Schiffsverkehr zwischen Nordamerika einerseits, Ostasien und Australien andererseits, bestehen zur Zeit 10 Dampferlinien, von denen 7 den Verkehr mit Asien und 3 den Verkehr mit Australien vermitteln:

1. Die California & Oriental St. Sh. Co. zwischen San Diego–San Francisco und Japan–Hongkong. Die Linie ist von der Atchinson, Topeka & Santa Fé-Eisenbahngesellschaft gegründet und fährt mit 6 gecharterten Dampfern von 2900 bis 5000 Registertons; davon sind 5 englische (Belgian King, Carmarthenshire, Carlisle City, Strathgyle und Lady Joicey) und 1 norwegischer (Thyra);
2. die Occidental & Oriental St. Sh. Co., englisch, zwischen San Francisco, Honolulu, Japan, Shanghai und Hongkong; ihre 3 Dampfer Coptic, Doric, Gaelic haben 4200 bis 4800 Registertons;
3. die Pacific Mail St. Sh. Co., amerikanisch, mit 3 Dampfern (City of Rio de Janeiro, City of Peking und China) von 3550 bis 5080 Registertons, gleichfalls zwischen San Francisco, Honolulu, Japan, Shanghai und Hongkong. Die Gesellschaft hat 2 erstklassige Dampfer von je 11300 Registertons und 18 Knoten Fahrgeschwindigkeit auf der Werft zu Newport News im Baue;
4. die Toyo Kisen Kaisha, japanisch, mit 3 Dampfern (America Maru, Hongkong Maru und Nippon Maru) von 6060 bis 6200 Rigistertons, fährt denselben Kurs wie 3 und 4;
5. die Northern Pacific St. Sh. Co., amerikanisch, anschliefsend an die Northern Pacific-Bahn, zwischen Tacoma, Japan und Hongkong, mit 5 Dampfern (Tacoma, Olympia, Victoria, Columbia und Glenogle) von 2400 bis 3500 Registertons;
6. die Nippon Yusen Kaisha, japanisch, fährt im Anschlufs an die Great Northern Eisenbahn zwischen Seattle, Japan und Hongkong mit 3 Dampfern (Idzumi, Kinshin und Riojun) von 3200 bis 4800 Registertons;
7. die Canadian Pacific Navigation Co., englisch, zwischen Vancouver, Japan, Shanghai und Hongkong mit den 3 Schnelldampfern von je 5900 Register-

tons: Empress of China, Empress of Japan und Empress of India;
8. die Canadian Australian Royal Mail St. Sh. Co., englisch, zwischen Vancouver, Honolulu, Suva (Fidji), Brisbane und Sydney, gehört — wie Nr. 7 — der Canadian Pacific-Eisenbahngesellschaft und fährt mit 3 Dampfern (Aorangi, Miowera und Warrimoo) von 3400 bis 4300 Registertons;
9. die Oceanic St. Sh. Co., amerikanisch, zwischen San Francisco, Honolulu, Apia, Auckland und Sydney, mit 4 Dampfern (Australia, Alameda, Mariposa und Zealandia) von 2700 bis 3700 Registertons. 3 grofse Dampfer von je 7000 Registertons und 18 Knoten Geschwindigkeit sind in Philadelphia im Baue, sie erhalten die Namen Seirra, Sonoma und Ventura;
10. die Union St. Sh. Co. of New Zealand, englisch, zwischen San Francisco, Honolulu, Apia, Auckland und Sydney mit 3 Dampfern (Moena, Monowai und Mokoia) von 3400 bis 3900 Registertons.

Der Telegraph in China. Die österreichische »Monatsschr. für den Orient« hat kürzlich eine Reihe von Vorträgen veröffentlicht, welche der Vice-Konsul Nicolaus Post im österreichischen Handelsmuseum über Handels- und Geschäftsverhältnisse in Ostasien gehalten hat. Ausführlichere Betrachtungen hat dabei auch das Post- und das Telegraphenwesen des Landes der Mitte gefunden. Während wir über das erstere wiederholt erschöpfend berichtet haben, dürften die nachstehenden, den Telegraphen betreffenden Mittheilungen vielen unserer Leser Neues bringen.

Für die telegraphische Verbindung Chinas mit Europa kommen zwei Linien in Betracht. Die eine, südliche, wird durch ein submarines Kabel gebildet, das von Shanghai, an der Mündung des Yangtsekiang vorbei, längs der südchinesischen Küste durch den Kanal von Formosa nach Hongkong geht und sich daselbst an die von dort nach Singapore und Britisch-Ostindien geleiteten Kabel anschliefst. Es ist Eigenthum der dänischen Great Northern Telegraph Co. Die Gesellschaft besorgt auch den Betrieb der im Besitze der englischen Eastern Extension Telegraph Co. befindlichen Kabel, von denen für China besonders dasjenige in Betracht kommt, welches von Shanghai nach Nagasaki führt und die telegraphische Verbindung Chinas mit Japan herstellt. Das Hauptbüreau der nordischen Telegraphencompagnie für China befindet sich in Shanghai; sowohl dort wie bei den übrigen Stationen an der Südküste Chinas beschäftigt die Gesellschaft ein zahlreiches Personal von europäischen, meist dänischen Angestellten. Die zweite telegraphische Verbindung Chinas mit Europa wird gebildet durch die russische Telegraphenlinie quer durch Sibirien, die in Kiachta an das chinesische Telegraphennetz anschliefst und über Urga nach Peking geht. Wegen der vielen Einschränkungen und Zeitverluste, welchen der Telegrammverkehr auf dieser ausgedehnten sibirischen Landlinie unterworfen ist, kommt sie eigentlich nur für den unmittelbaren Verkehr zwischen Peking und Europa in Frage; ein anderer grofser Theil des Verkehrs von Peking, im Uebrigen aber der ganze telegraphische Verkehr zwischen Shanghai und den sonstigen chinesischen Vertragshäfen einerseits sowie Europa andererseits wird durch die vorher erwähnte südliche Kabellinie der dänischen Gesellschaft vermittelt.

Innerhalb Chinas befinden sich die Telegraphenlinien im Besitze der kaiserl. chinesischen Telegraphenverwaltung, die halb Regierungsunternehmen, halb chinesische Aktiengesellschaft ist und in den Händen einflufsreicher chinesischer Mandarinen und Kapitalisten liegt. Wie schon die Anlage der ersten chinesischen Telegraphenlinie ebenfalls durch Ingenieure der nordischen Telegraphencompagnie durchgeführt wurde,

werden Bau, Unterhaltung und Betriebsleitung noch heute zum Theil durch einzelne von jener Gesellschaft übernommene Beamte und Ingenieure wahrgenommen, während sich das eigentliche Betriebspersonal ausschliefslich aus Chinesen zusammensetzt, deren Leistungen als nicht ungünstig bezeichnet werden. Gegenwärtig sind fast alle Provinzialhauptstädte des Reichs durch Telegraphenlinien verbunden; sie reichen im Westen längs des Yangtsekiangstroms fast bis an die Grenze Tibets. Die wichtigste ist diejenige, welche Shanghai mit Tientsin und Peking zu Lande über Chinkiang und längs des Kaiserkanals in Verbindung setzt. Die steigende kommercielle Bedeutung Tientsins und Shanghais, nicht minder die jüngsten politischen Ereignisse haben den Telegrammverkehr auf dieser Linie namhaft vermehrt, so dafs sie den wachsenden Ansprüchen kaum noch zu genügen vermag. Da indefs die Linie durch die versumpften Gebiete am Kaiserkanal und am Hoangho führt, so sind Beschädigungen in Folge von Ueberschwemmungen und Wolkenbrüchen u. s. w. sehr häufig und es kommt nicht selten vor, dafs der telegraphische Verkehr mit der Reichshauptstadt tagelang unterbrochen ist. Mit Korea und Wladiwostok steht Shanghai über Peking mittelst direkter Landlinie durch die chinesische Mandschurei in Verbindung.

Es ist begreiflich, dafs die genannten Telegraphengesellschaften aus den zunehmenden Handelsverbindungen Chinas mit dem Auslande und aus den politischen Ereignissen sehr beträchtlichen Gewinn gezogen haben, namentlich die nordische, welche das Monopol der Telegraphenverbindung Chinas mit der Aufsenwelt besitzt. Da es nämlich bisher nicht gelungen ist, ein Kabel durch den Stillen Ocean zur Verbindung Japans mit der Westküste von Amerika zu legen, so müssen auch alle Telegramme zwischen Ostasien und der neuen Welt über Europa gehen. Wie wir im Archiv von 1898, S. 690 ff. und von 1899, S. 125 mittheilten, geht nunmehr die Regierung der Vereinigten Staaten mit der Absicht um, im Hinblick auf die Erwerbung der Philippinen und ihren gesteigerten Handelsverkehr mit China und Japan, solche Kabel herzustellen.

III. NACHRUF.

Direktor im Reichs-Postamt a. D. Wiebe †.

Am 6. April verstarb zu Berlin im 81. Lebensjahre der frühere Direktor im Reichs-Postamte Friedrich Wilhelm Leonhard Wiebe. Der Verblichene, welcher der preufsischen und der Reichs-Postverwaltung während eines 44 jährigen Zeitraums hervorragende Dienste geleistet hat, war am 22. November 1819 in Thorn geboren und am 20. Juli 1837 als Postschreiber zu Insterburg in den Postdienst eingetreten. Nach Ablegung der Postsekretär-Prüfung wurde er wegen seiner schon damals hervorgetretenen besonderen Fähigkeiten mit kurzen Unterbrechungen bis 1850 in den Büreaus des General-Postamts beschäftigt; er war sodann als Postinspektor in Potsdam thätig. Von Anfang August 1852 ab wirkte Wiebe als Postrath in Cöslin, seit 1855 vorübergehend in Cöln (Rhein) und als Hülfsarbeiter in Stellen vortragender Räthe beim General-Postamte. Am 14. August 1858 zum Ober-Postdirektor ernannt, verwaltete er die Ober-Postdirektion in Danzig bis zu seiner Beförderung zum Geheimen Postrath und vortragenden Rathe beim General-Postamt im Februar 1862. Zugleich war Wiebe General-Post-

inspektor für den östlichen Theil des preufsischen Postgebiets. Zu seinem Referate gehörte hauptsächlich die Regelung der vielfachen und verwickelten Beziehungen der Postverwaltung zu den zahlreichen Privat-Eisenbahngesellschaften; auch hat er bei dem Abschlusse verschiedener Post- und Telegraphenverträge mit dem Auslande mitgewirkt. Unterm 23. Januar 1867 erfolgte Wiebe's Beförderung zum Geheimen Ober-Postrath, als welcher er zugleich Dirigent der technischen Abtheilung des General-Postamts war. Direktor des General-Postamts wurde er 1875 und 1880 Direktor im Reichs-Postamte. In dieser Stellung war Wiebe dem Chef der Verwaltung ein Mitarbeiter von besonderer Tüchtigkeit, welcher der Durchführung schöpferischer Gedanken seine volle rüstige Arbeitskraft unermüdlich widmete, bis ihn seine geschwächte Gesundheit am 5. April 1882 zum Uebertritt in den Ruhestand zwang. Bei seinem Ausscheiden wurde er von Seiner Majestät dem Kaiser durch Verleihung des Königlichen Kronenordens II. Klasse mit dem Sterne ausgezeichnet, nachdem er schon im Jahre 1880 mit dem Rothen Adlerorden II. Klasse mit dem Sterne und Eichenlaub begnadigt worden war. Unvergessen wird Wiebe's ritterliches Wesen bleiben sowie die liebenswürdige, wohlwollende Art, mit der er die Herzen und das Vertrauen Aller zu gewinnen verstanden hat, die ihm näher getreten sind.

IV. LITERATUR.

Alphabetisches Wörterverzeichnifs für die Rechtschreibung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von Oscar Nitschke, Ober-Postassistent. Berlin 1900. Selbstverlag. Preis für das geb. Exemplar 2 Mark.

Nachdem die Rechtschreibung des Bürgerlichen Gesetzbuchs als Vorbild für den amtlichen Verkehr hingestellt worden ist, entsteht für die Beamten insofern eine Schwierigkeit, als die Unterschiede in der jetzt gebräuchlichen amtlichen Schreibweise und der des Bürgerlichen Gesetzbuchs nicht ohne Weiteres zu erkennen sind. Zur Hebung dieser Schwierigkeit hat es der Herausgeber unternommen, unter Anlehnung an die aus dem Bürgerlichen Gesetzbuche sich ergebenden Regeln ein alphabetisches Wörterverzeichnifs zusammenzustellen, das in Zweifel über Rechtschreibung, Wörter- und Formenbildung, Ausdruck u. s. w. ein Rathgeber sein soll. In einigen Punkten können wir die Ansicht des Herausgebers nicht theilen, so, wenn er sagt, dafs nicht Ä, Ö, Ü, sondern Ae, Oe, Ue zu schreiben sei; auch der Trennung Assis- tenten, assis- tiren können wir nicht zustimmen. Ein dem Wörterverzeichnisse beigegebener Anhang enthält einige Ausführungen über besondere Schwierigkeiten der Sprache, über Silbenbrechung, Zeichensetzung, Fremdwörter u. s. w. Hier hätte sich im Interesse der erstrebten einheitlichen amtlichen Rechtschreibung ein weniger enges Anlehnen an Wustmann empfohlen, dessen Schreibweise in seinem Werke »Allerhand Sprachdummheiten« von der Schreibweise des Bürgerlichen Gesetzbuchs vielfach abweicht. Immerhin wird das mit grofsem Fleifse zusammengestellte Werk mit Vortheil benutzt werden können.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. **ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 9.** Mai 1900.

Reichstags-Verhandlungen über den Etat für die Einführung des Scheckverkehrs im Reichs-Postgebiete.

Ueber die geplante Einführung des Postscheckverkehrs im Reichs-Postgebiete (vgl. Ergänzungsheft zu Nr. 23 des Archivs von 1899) haben im Reichstage bei der Berathung des Etats über die Einnahmen und Ausgaben aus dem neuen Dienstzweige lebhafte Erörterungen stattgefunden. Die erste Berathung erfolgte am 29. Januar.

Nach Eröffnung der Diskussion über die Einnahme aus dem Scheckverkehre, 323 000 Mark, gab zunächst der Abgeordnete Dr. Roesicke (Kaiserslautern) seiner Befürchtung Ausdruck, dafs sich aus dem Scheckverkehre die Postsparkasse entwickeln werde. Es sei ausgesprochener Mafsen beabsichtigt, die Geldmittel aus dem kleineren Verkehre heranzuziehen. Die Einrichtung werde also die gleiche Wirkung haben wie eine Sparkasse. Wenn man demgegenüber erwähne, dafs die geringe Verzinsung der Einlagen mit 1,2 v. H. die Ansammlung gröfserer Kapitalien verhindere, so sei dagegen zu bemerken, dafs der Postverwaltung nichts im Wege stehe, diesen Zinssatz zu erhöhen, wenn sie dies zur kräftigeren Entwickelung des Verkehrs für zweckmäfsig halte. Die Reichsbank, die nach der Vorlage für die ihr aus dem Scheckverkehre zufliefsenden Gelder 1,2 v. H. Zinsen vergüten wolle, werde geneigt sein, ebenfalls einen höheren Prozentsatz zu geben, wenn sie sehe, dafs ihr aus dem neuen Verkehre gröfsere Kapitalien zuströmten. Der Schritt vom Scheckverkehre zur Postsparkasse sei somit ein überaus kleiner und leichter. Der Einführung der Postsparkassen habe aber der Reichstag bereits im Jahre 1885 seine Zustimmung versagt. Damals habe man in der Begründung des Gesetzentwurfs angeführt, dafs in Deutschland nur 3000 Sparstellen vorhanden seien und dafs durch die Heranziehung der Postanstalten die Spargelegenheiten mit einem Schlage um 9500 Stellen vermehrt würden. Heute lägen die Verhältnisse wesentlich anders. Die Spargelegenheiten hätten sich inzwischen aufserordentlich vermehrt, so dafs über ganz Deutschland ein dichtes Netz von Sparstellen ausgebreitet sei. Ein Interesse, sie zu vermehren, liege heute bei weitem nicht in dem Grade vor wie im Jahre 1885; im Gegentheile sprächen jetzt aus der vorhandenen Organisation heraus erhebliche Bedenken dagegen. Damals habe man das gröfste Gewicht

darauf gelegt, dafs die einkommenden Spargelder nicht zentralisirt würden. Die Gesetzvorlage habe deshalb von vornherein in Aussicht genommen, die Gelder an gröfsere Sparinstitute und an die Kommunen, zum Theil wohl auch an die Einzelstaaten zur Förderung der Landwirthschaft zu überweisen. Jetzt sei man von dieser Ansicht ganz und gar abgegangen. Man wolle einen Theil der Gelder als Betriebsfonds verwenden und den Rest der Reichsbank zuführen. Hierbei handele es sich durchaus nicht um geringe Beträge, da die Begründung des Etats annehme, dafs schon am Schlusse des ersten Betriebsjahrs der Ueberschufs der Einlagen über die Rückzahlungen 20 Millionen Mark und der ganze Umsatz 500 Millionen Mark betragen werde. Durch die Heranziehung der Kapitalien aus dem kleinen Verkehre schädige man die genossenschaftlichen Spar- und Dahrlehnskassen, die sich in blühender Entwickelung befänden und durch die Gewährung billigen Kredits an die Kreise der Landwirthschaft, des Handwerkerstandes und der kleineren Gewerbetreibenden eine aufserordentliche Bedeutung gewonnen hätten. Einer der wesentlichsten Gründe, weshalb die Kassen billigen Kredit geben könnten, sei der, dafs die Genossen nicht blos Gelder abheben, sondern auch einlegen. Mit der Einführung des Scheckverkehrs trete wahrscheinlich der Fall ein, dafs die Spar- und Darlehnskassen erheblich weniger Spareinlagen bekämen. Von welcher Bedeutung dieses Moment sei, sehe man z. B. in Oesterreich, wo der Scheckverkehr des Postsparkassenamts in Wien, der einen Umfang von 2 Milliarden Gulden Umsatz angenommen habe, als wesentlicher Hinderungsgrund dafür angesehen werde, dafs die genossenschaftlichen Spar- und Darlehnskassen sich nicht entwickeln können. Das der Reichsbank zufliefsende Geld komme nach ihrer ganzen Einrichtung nur dem Grofsverkehre, der Grofsindustrie, dem Grofshandel und den Banken zu Gute, nicht aber den kleineren Kreisen, denen es entzogen werde. Wollten die Kreise, deren Geschäftsart es nicht ermögliche, mit der Reichsbank in Beziehung zu treten, das Geld von dieser zurückleihen, so würden sie es nur zum Diskontsatz erhalten, was eine grofse Schädigung bedeute.

Aber auch die Kommunen, die Sparkassen betreiben, würden erheblich geschädigt werden. Hierbei sei daran zu erinnern, dafs z. B. in Preufsen die Kommunalkassen wesentlich zur Verringerung der Kommunallasten beitrügen; insofern als ihre Ueberschüsse dazu dienten, gewisse Einrichtungen der Kommunen zu fördern und zu unterstützen. Entziehe man diesen Sparkassen die Einlagen, so werde es ihnen nicht mehr möglich sein, Gelder zu dem bezeichneten Zwecke herzugeben.

Für die Grofsindustrie habe die Post dadurch Erleichterungen im Geldverkehre geschaffen, dafs sie durch Umschreibungen auf den Reichsbank-Girokonten die baare Ein- und Auszahlung vermeide. Wolle man die gleiche Bequemlichkeit auch für den mittleren und kleinen Verkehr schaffen, so solle man das Scheck- und Giroverhältnifs auf die kleinen Sparkassen, kommunalen Kassen u. s. w. ausdehnen. So, wie die Einrichtung des Scheckverkehrs jetzt geplant sei, habe sie nur den Erfolg, dafs die Mittel der Reichsbank auf die billigste Weise verstärkt würden. Bei der Wichtigkeit der ganzen Frage empfehle es sich, die Sache einer besonderen Kommission von 14 Mitgliedern zu überweisen.

Hierauf erwiderte der Staatssekretär des Reichs-Postamts: »Meine Herren, wenn der Herr Vorredner geglaubt hat, eine Parallele zwischen der jetzt vorgelegten Scheckordnung respektive dem Scheckverfahren und den alten, früher geplanten Postsparkassen ziehen zu müssen und auf Grund dieser Parallele ein schwarzes Bild zu entrollen, so, glaube ich, ist dies nicht ganz zutreffend.

Vielleicht hat er — ich habe das auch in der Presse gefunden — Sorge vor der Reichsbank gehabt, dafs deren Baarmittel dadurch verstärkt werden. Es ist auch gesagt worden, von dort wäre die Anregung ausgegangen. Das trifft nicht zu! Dem gegenüber mufs ich behaupten, dafs der Vater dieses Gedankens ich persönlich bin

(Heiterkeit)

und zwar auf Grund meiner Beobachtungen sowohl des wirthschaftlichen Lebens Deutschlands als im Besonderen der Verhältnisse der Reichs-Postverwaltung.

Meine Herren, wenn der Herr Vorredner den letzten Umsatz von 2 Milliarden im Scheckverkehr in Oesterreich anführte, — ja, was will das sagen! In der deutschen Reichs-Postverwaltung werden jährlich 6 bis 7 Milliarden allein in Postanweisungen umgesetzt.

(Zuruf rechts.)

— Nun, meine Herren, es ist nicht etwas ganz anderes, denn es zeigt, wenn Sie sich die Summe ausrechnen, dafs täglich 20 bis 30 Millionen Mark von den Briefträgern in den Taschen herumgetragen und zur baaren Auszahlung in Tausenden von kleinen Beträgen gebracht werden. Naturgemäfs erfolgen entsprechend diesen Auszahlungen an demselben Tage auch entsprechende Einzahlungen; und halten Sie diese beiden Zahlen zusammen, so sehen Sie, dafs unserem Nationalvermögen täglich 40 bis 50 Millionen entzogen werden, die zinslos kursiren. Wer das beobachtet, der mufs sich sagen: hier mufs Wandel geschaffen werden. Ich will gar nicht darauf eingehen, dafs auch die Postverwaltung, je höher der Umsatz in den Postanweisungen steigt, einer gewissen Gefahr unterliegt, dafs Veruntreuungen vorkommen, dafs die Postboten, welche die grofsen Geldsummen bei sich tragen, angefallen werden können. Alles das aber mufs zu einer — ich möchte sagen — Veredelung des Geldverkehrs innerhalb der Postverwaltung führen.

Weiter ist nicht zu bestreiten, dafs z. B. in England und Amerika durch den Scheckverkehr die Umlaufsmittel vermehrt worden sind. Für die Postverwaltung liegt wahrlich keine Veranlassung vor, über Goldwährung, Bimetallismus, Silberwährung zu sprechen; aber das Bestreben mufs doch aller Orten anerkannt werden, dafs die Währung eines Landes so günstig wie möglich ausgestaltet wird, damit sie dem Lande nützt, und ganz abgesehen davon, mufs es für alle Theile: Industrie, Handel, Landwirthschaft, von der gröfsten Bedeutung sein, dafs der Zinsfufs der Reichsbank nicht zu hoch ist. Das werden mir die Herren zugeben müssen. Was bedeutet aber ein billigerer Zinsfufs? Verstärkung der Baarmittel, also der Metallmittel in den Banken. Das steht zweifellos in innigem Zusammenhange.

Nun, meine Herren, wird unser Geldmarkt auch noch von anderen Elementen beherrscht, die wir bisher gar nicht in der Hand hatten. Ich führe blos die Gehaltsbezüge an. Wir haben im Deutschen Reiche, mit Einschlufs Preufsens — die kleineren Staaten habe ich nicht zusammenaddirt —, eine jährliche Gehaltszahlung von zusammen 888 Millionen Mark. Alljährlich zu den Quartalsersten steigt unser Zinsfufs. Seitens der betreffenden Herren Finanzvertreter wird an die Beamten die Mahnung gerichtet: hebt nicht in Gold ab, damit nicht zu grofse Fluktuationen eintreten. Ganz natürlich und berechtigt! Ja, meine Herren, wir sehen aber, es fliefsen am Quartalsersten plötzlich aus den Kassen des Reichs und der Staaten 220 bis 230 Millionen ab. Das mufs naturgemäfs einen Einflufs haben, und ich glaube, dafs nach dieser Richtung hin der Scheckverkehr wohl geeignet ist, eine Remedur eintreten zu lassen. Dieser Scheckverkehr ist — das möchte ich gerade dem Herrn Abgeordneten entgegenhalten — nicht wie der Scheckverkehr der Girokonten bei der Reichsbank nur den grofsen und reichen Firmen zugänglich, sondern an diesem

Scheckverkehre kann Jedermann Theil nehmen.

Wenn der Herr Abgeordnete die Sorge hat, dafs gerade die Genossenschaften davon betroffen werden könnten, so mufs ich darauf hinweisen: ich habe schon, ehe ich meine jetzige Stellung antrat, in der Genossenschaftsbewegung gestanden und bin heute noch bei der Provinzialgenossenschaft der Provinz Brandenburg nicht nur als Theilnehmer, sondern auch in der Aufsichtsinstanz mitbetheiligt. Ich kenne das Genossenschaftswesen nach jeder Richtung hin und habe den Eindruck, dafs ganz andere Momente sowohl betreffs des Sparens als betreffs der hier vorgeschlagenen Verzinsung in Frage kommen.

Zunächst auf die Verzinsung eingehend, möchte ich darauf hinweisen, dafs zwei Herren in diesem hohen Hause, die meines Erachtens eine reiche Erfahrung auf dem Gebiete des Scheckverkehrs haben, sich in diesem Punkte mit ihren Anschauungen gegenüberstehen; der eine sagt: verzinse gar nicht, — der andere sagt: verzinse hoch. Zwischen diesen habe ich versucht einen Mittelweg zu nehmen, d. h. auf der einen Seite nicht etwa dem legitimen Bankgeschäfte gewissermafsen Abbruch zu thun, auf der anderen Seite aber dem Einleger wenigstens so viel Zinsen zuzugestehen, dafs ihm im Grofsen und Ganzen keine Kosten erwachsen.

Meine Herren, wenn dann von Herrn Dr. Roesicke 2 Milliarden als Umsatz des österreichischen Scheckverkehrs angeführt werden, so halten Sie, bitte, geneigtest einmal dagegen, dafs dort 150 Millionen konstant darin geblieben sind, was sich aus den Zusammenstellungen der Ihnen vorliegenden Denkschrift ergiebt, also ungefähr 100 Millionen Gulden. Nun sehen Sie sich, bitte, einmal die Statistik der Sparkassen darauf hin an, wie viel Geld in unseren Sparkassen in Deutschland angelegt ist. Nach der letzten mir hier vorliegenden Zusammenstellung sind es ungefähr 6 Milliarden Mark. Was wollen alle die Zahlen, die Herr Dr. Roesicke anführte, bedeuten; 6 Milliarden Mark Einlagen bei den Sparkassen steht eine Summe von 150 Millionen gegenüber, die ungefähr als der Pegelstand sich herausgestellt hat! Ich glaube also, meine Herren, dafs nach dieser Richtung hin die Sorgen, welche der Herr Abgeordnete vor Ihnen entrollt hat, wohl nicht zutreffen können, dafs es sich thatsächlich also nicht um solche enormen Beträge handelt.

Ich bin bei der ganzen Vorlage davon ausgegangen, eine Veredelung des Geldverkehrs in Deutschland anzustreben. Ich betone ganz offen, diese Ihnen zunächst vorliegende Verordnung, die wir probiren wollen, ist noch nicht das, was, wie ich glaube, sich herausbilden wird. Es ist vielleicht — den Herren, die mir das vorgehalten haben, gebe ich das gern zu — noch zu viel Schematismus darin, es könnte noch manches einfacher sein; aber wir können uns nur allmählich durchringen. Ich bin — das sage ich ganz offen — nicht dafür, eine so schwierige Frage gleich auf gesetzlichem Wege zu regeln; denn ich müfste dann nach Jahr und Tag wieder vor das hohe Haus treten und erklären: da und dort hat es sich nicht bewährt. Ich bin vielmehr der Meinung, wir gehen auf diesem wirthschaftlichen Gebiet am besten so vor, dafs wir erst einige Jahre probiren; wenn wir dann Erfahrungen von allen Seiten gesammelt haben, dann, meine Herren, ist der Moment gekommen, sie gesetzlich festzulegen.

Was nun die vom Herrn Vorredner auch gestreifte Frage anbelangt, es sei viel besser, man soll die kommunalen Kassen, die verschiedenen Genossenschaftskassen alle zusammenbringen und diese sollen den Scheckverkehr regeln, so entgegne ich, was die Genossenschaften anbelangt, die müssen unbedingt an der Haftpflicht hängen. Hiervor schreckt Mancher zurück. Aber weiter: wir haben in der Pro-

vinz Brandenburg ca. 200 Genossenschaftskassen und, soviel ich übersehen kann, 500 Städte in Deutschland, in denen keinerlei genossenschaftliche Einrichtungen sind. Wie soll es denn mit diesen werden? Die Sparkassen ihrerseits haben nach dem mir vorliegenden Berichte der Generalversammlung beschlossen:

> Die Einführung des Scheckverkehrs ist nur da zuzulassen und zu gestatten, wo ein Bedürfnifs vorhanden ist.

Sie sehen hieraus, dafs diese Kassen sich gar nicht fähig fühlen; aber auf der anderen Seite, wer hindert denn diese Sparkassen, sich einem Scheckverkehr anzugliedern? Gerade das ist ein Moment, was unsere ganze wirthschaftliche Entwickelung verfolgt. Wie oft ist in den Sparkassen der Wunsch laut geworden, Uebertragung der Konten, Gültigkeit eines Sparkassenbuchs bei einer anderen Sparkasse, Einzahlung bei einer Sparkasse für Rechnung einer anderen einzuführen? Alles das löst sich auf einem ganz einfachen, natürlichen Wege durch den Scheckverkehr. Ein Arbeiter, der von dem Osten nach dem Westen kommt, ist in der Lage, seiner heimathlichen Sparkasse die Gelder, die er ersparen will, durch den Scheckverkehr zuzuführen. Das ist doch auch ein Moment von hoher sozialer Bedeutung, dafs er hier die Verbindung mit der Heimath nicht ganz abbricht. Das ist auch ein Wunsch, den die Sparkassen seit Jahrzehnten gehegt haben und dessen Erfüllung sich auf diesem Wege ermöglichen läfst.

Wenn Sie ganz objektiv die Sache erwägen, so werden Sie mir zugeben müssen, wir müssen in Deutschland zur Verbesserung unseres Geldverkehrs Versuche machen, und ich glaube, dafs dieser Vorstofs, der heute von der Reichs-Postverwaltung gemacht wird, hoffentlich zum Segen des Vaterlandes, aber auch zum Segen all der kleineren Kreise, die heute nicht in der Lage sind, sich mit den grofsen Geldinstituten in Verbindung zu setzen, ausschlagen und sich bewähren wird und dafs diese gerade im Scheckverkehre der Post eine Lösung vieler schwieriger Geldfragen finden werden.«

(Beifall.)

Der Abgeordnete Gamp erklärte es für richtig, dafs die Postverwaltung die Regelung des Verfahrens zunächst nicht im Wege der Gesetzgebung, sondern im Verwaltungswege vornehmen wolle. Ein abschliefsendes Urtheil über ihre Vorschläge sei nicht möglich, da auf dem Gebiete noch gar keine Erfahrungen gemacht seien. Die Bezugnahme auf die österreichischen Verhältnisse sei nicht zutreffend und ermögliche namentlich kein Urtheil darüber, wie die Verhältnisse in Deutschland sich entwickeln würden. Denn während in Oesterreich die Guthaben mit 2 v. H. verzinst würden, wolle man bei uns nur 1,2 v. H. Zinsen geben; auch komme in Betracht, dafs in Oesterreich der Giroverkehr sich nicht in dem Mafse wie in Deutschland entwickelt habe.

Die Befürchtung des Abgeordneten Dr. Roesicke, dafs der Scheckverkehr sich zur Postsparkasse ausbilden werde, wies Redner als unbegründet zurück, da nicht anzunehmen sei, dafs die Reichs-Postverwaltung so illoyal sein werde, den Zinssatz später auf 2 v. H. und mehr zu erhöhen. Es sei zu erwägen, ob nicht eine Verzinsung vorzuziehen sei, die sich mehr den wechselnden Kreditverhältnissen anschliefse. Bei einem festen Zinsfufse von 1,2 v. H. werde in Zeiten der Geldknappheit, wie wir sie jetzt haben, kein Mensch einen Pfennig über die Stammeinlage hinaus der Post belassen. In Zeiten des Geldüberflusses, wo der Privatdiskont unter 1 v. H. betrage, würden dagegen selbst nicht ganz Unbemittelte Geld im Scheckverkehr einzahlen. Allenfalls könne ein Minimal- und Maximalzinsfufs festgesetzt werden.

Entgegen den weiteren Ausführungen des Abgeordneten Dr. Roesicke war Redner der Ansicht, dafs der Scheckverkehr für die landwirthschaftlichen und kleingewerblichen Kreise nicht eine Steigerung des Zinsfufses, sondern vielmehr eine Ermäfsigung zur Folge haben werde. Es sei in dieser Beziehung zu berücksichtigen, dafs die Reichsbank in der Lage sei, auf Grund ihres Goldbestandes mit Dritteldeckung Noten auszugeben. Jede Million, welche der Reichsbank aus dem Scheckverkehre zufliefse, ermögliche ihr die Ausgabe von Banknoten und trage dazu bei, den allgemeinen Zinsfufs im Lande zu verringern. Eine Schädigung der genossenschaftlichen Spar- und Darlehnskassen sei nicht zu befürchten, da, wie die Verhältnisse in Oesterreich bewiesen, aus den Kreisen der Landwirthschaft dem Scheckverkehre nur wenig Personen beitreten würden.

Redner bemängelte sodann die in Aussicht genommenen hohen Gebührensätze, welche die Benutzung der Einrichtung weiten Kreisen des kleingewerblichen Verkehrs erschwerten. Die Vorlage enthalte eine ganze Speisekarte von Gebühren; für alles müsse bezahlt werden, nicht einmal die Schecks und die Zahlkarten habe man frei. Es sei zu erwägen, ob es nicht zweckmäfsiger sei, die Verzinsung des Guthabens zu beseitigen und dafür sämmtliche Gebühren in Wegfall zu bringen.

Zum Schlusse befürwortete Redner die Ueberweisung des Etats an eine besondere Kommission von 21 Mitgliedern.

Der Staatssekretär von Podbielski entgegnete darauf:

»Meine Herren, ich ergreife noch einmal das Wort, um von vornherein gewissen Mifsverständnissen zu begegnen. Zunächst glaube ich, hervorheben zu sollen, die Reichs-Postverwaltung bz. die verbündeten Regierungen haben zunächst nur etatsrechtlich die Frage der Anstellung der Beamten bei den Postscheckämtern zu lösen. Ich habe es dessenungeachtet für nothwendig gehalten, das Reglement, welches der Herr Reichskanzler erlassen will, Ihnen vorzulegen, damit wir einen Anhalt haben. Ich glaube, dafs etatsrechtlich immer nur die Stellung der nothwendigen Beamten der Berathung in der Budget-Kommission unterliegt, aber das überlasse ich ja der Entscheidung des hohen Hauses. Das Verfahren, die Postscheckordnung selbst, wird im Verordnungswege durch den Herrn Reichskanzler erlassen.

Was nun die Sätze selbst anlangt, so kann man darüber rechten, und wie bei den früheren Berathungen über die Postnovelle und die Fernsprechgebührenordnung ist ja naturgemäfs immer der Wunsch vorherrschend: möglichst billig, möglichst billige Raten.

(Sehr richtig! aus der Mitte.)

Ja, meine Herren, wo soll die Sache hinführen, und namentlich eine Sache, die doch erst im Versuchsstadium ist? Es wird uns unendlich schwer fallen, wenn wir sehen, dafs auf einem Gebiete die Sätze zu niedrig bemessen sind, sie höher zu setzen; darum bin ich der Meinung, wir setzen sie zuerst hoch und gehen herunter, wenn wir erfahren haben: was kostet uns die Sache? Es kann aufserdem keinem Zweifel unterliegen, dafs nach dieser Richtung hin der Staat immer etwas theuerer wirthschaftet als ein Bankinstitut. Das gebe ich vollständig zu, was der Herr Vorredner anführte. Diejenigen Herren, welche sagen: einen höheren Zinsfufs, — die werden sagen: billigere Sätze. Bei der Normirung des Zinsfufses müssen wir aber darauf sehen, auf der einen Seite weder den Genossenschaften noch den Banken eine Konkurrenz zu bereiten, und auf der anderen Seite gebrauchen wir einen Zinsfufs. Haben wir ihn nicht, so, seien Sie überzeugt, wird jedes Geld sofort fortgerissen, und das gerade wollen wir ja ver-

meiden. Wir wollen ja eine Ruhe in den Geldmarkt bringen, also in Folge dessen müssen wir versuchen, durch eine kleinere Verzinsung das Geld zu halten.

(Heiterkeit und Zuruf links.)

— Verzeihen Sie einmal, Herr Abgeordneter Singer, ich habe freilich das Wort nicht gehört, was Sie gesagt haben, aber aus Ihrer Bewegung sehe ich nur, dafs Sie vergessen: die Reichs-Postverwaltung hat mit den Mitteln nichts zu thun; nein, die gehen an die Reichsbank. Wenn die Herren die Sache näher studiren — und darauf möchte ich auch den Herrn Abgeordneten Gamp hinweisen, der angeführt hat, die Reichsbank bekäme so billige Mittel —, so werden Sie finden, dafs das nicht der Fall ist. Die Reichsbank zunächst verzinst es mit 1,2 v. H.; die Postgemeinschaft nimmt an dem Ertrage dieses Geldes, sobald die $3\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen gezahlt sind, und die erforderliche Rerservestellung erfolgt, in gleicher Weise Theil, d. h., wir bekommen von dem Ueberschusse drei Viertel und ein Viertel bekommen die Uebrigen; also der höhere Zinsfufs, der zu Zeiten ist, kommt der Postgemeinschaft im Erträgnisse zu Gute und nicht die Reichsbank als solche hat etwa billige Kapitalien. Ich wollte darauf nur besonders hinweisen.

Weiter, meine Herren, möchte ich noch ein Moment hervorheben. Ich hoffe, dafs es nicht zu plötzlich eintritt; es wird aber mit der Zeit kommen. Wollen die Herren beobachten, welche Schwierigkeiten es heute hat, seine Steuern zu bezahlen! Diejenigen Herren, welche Konten bei den Banken haben u. s. w., haben es leichter: die Banken übernehmen das Zahlen der Steuern. Wie anders aber sieht es für die grofse Masse der Bevölkerung aus, die oft bis zur Kreiskasse weit gehen mufs! Deren Einzahlungen werden in viel leichterer Weise sich vollziehen, weil der Mann einfach durch die Zahlkarte zahlt, so dafs also nach dieser Richtung hin eine wesentliche Vereinfachung und Verbilligung eintritt. Ziehen Sie, meine Herren, nicht blos Berlin in Betracht, sondern auch auswärtige Verhältnisse. Ich habe in einer Reihe von Zeitungen gelesen, welche Schwierigkeiten es macht, Einzahlungen bei den Sparkassen zu machen. Da heifst es immer: die Kommunen sollten mehr Einzahlungsstellen schaffen. Meine Herren, in dem Augenblicke, wo jede Postanstalt Einzahlungsstelle ist für das Scheckkonto der Sparkasse, tritt meiner Ansicht nach eine wesentliche Erleichterung gerade für den kleinen Mann ein, der ja weit rascher abgefertigt werden kann als bisher, wo er oft stundenlang darauf warten mufste. Die Kommunalsparkasse von Berlin nimmt nur in bestimmten Stunden, ich glaube von 9 bis 4 Uhr, Einlagen an. Man hat jetzt vielleicht erleichternde Einrichtungen getroffen — das wird der Herr Abgeordnete Singer genauer wissen —, aber immerhin ist es schwierig, gerade für die kleinen Leute die Zeit so einzurichten, dafs, wenn sie sparen wollen, sie auch Einzahlungen leisten können. In Zukunft hören diese Schwierigkeiten nach jeder Richtung auf, sowohl für die Sparkassen als für den Einzahler.

Es ist schon angeführt worden — ich theile darin ganz die Auffassung des Herrn Abgeordneten Gamp —, dafs auch nicht im geringsten die Genossenschaften dadurch werden geschädigt werden. Im Gegentheile, wir werden eine viel günstigere Entwickelung dieser Genossenschaften erleben; denn das, was hier geplant wird, ist ganz positiv etwas anderes.

Ich möchte auch noch auf die Frage der Verzinsung zu sprechen kommen. Meine Herren, wenn Sie auch noch die Kosten so weit heruntersetzen wollen, so wird der Scheckverkehr sich nicht einrichten lassen. Ich führte vorhin schon den Beamten an, ich führe weiter den Rentner u. s. w. an Wenn diese ein Scheckkonto haben und Sie wollen keine Verzinsung

geben und wenn dann noch kleine Kosten entstehen, so wird noch weniger dabei herauskommen, während, wenn Sie Zinsen geben — und wir sind bei der Berechnung auf 1,2 gekommen —, sich das kompensirt: was an Kosten aufläuft, wird durch das, was an Zinsen zuwächst, aufgewogen. Dafür hat der Inhaber die Annehmlichkeit, dafs er einfach auf Konto sein Gehalt übernimmt; er hat alle die Schwierigkeiten des Erhebens und des Wiederausgebens nicht. Ich gebe zu, in Berlin ist die Sache schon leichter; es giebt hier eine Menge Depositenbanken, die solche Gelder annehmen. In kleinen Städten ist das anders: da legt der Beamte sein Geld in den Kasten. Alle diese Leute werden Konten nehmen, weil sie dann durch Scheck über die Summen verfügen können.

Ich könnte Ihnen, meine Herren, Tausende solcher Bilder aufrollen. Wenn mir entgegengehalten wird, das seien Zukunftsbilder, so gebe ich das zu; es ist eben eine Materie, die erst in der Zukunft sich klären wird; es ist dies hier der erste Anfang, ich hoffe aber, dafs sich in der Kommission die Herren davon überzeugen werden: wir sind mit unseren Ansätzen vorsichtig gewesen. Wollen wir es ausdehnen, so müssen wir es billig machen; aber dazu ist schliesslich eine theoretische Berechnung meiner Ansicht nach nicht die Grundlage, sondern nur die Praxis kann uns an die Hand geben, die Sache so einzurichten, wie es im Interesse des Landes und der Bevölkerung nothwendig ist.«

Der Abgeordnete Singer hielt den Vorschlag, den Etat an eine besondere Kommission zu überweisen, nicht für einen glücklichen, empfahl vielmehr die Ueberweisung an die Budget-Kommission. In der Vorlage sei das Bestreben der Postverwaltung zu erkennen, den Kreis ihrer Thätigkeit zu erweitern. Die Post bilde sich nach und nach zum Mädchen für Alles heraus und suche alles Mögliche in den Bereich ihrer schätzbaren Thätigkeit zu ziehen. Durch den Scheckverkehr beabsichtige sie, ihren Betrieb zu erleichtern und sich einen genügenden Betriebsfonds zu schaffen. Die Erleichterung des Geldverkehrs für das Publikum sei aber anscheinend nicht der Hauptzweck der Vorlage, denn sonst müfste sie ganz anders beschaffen sein. Die Gebühren seien viel zu hoch und die in Aussicht genommene Scheckordnung sei zu paragraphenreich, zu schematisch, büreaukratisch und unverständlich. Sollten die kleineren und mittleren Kreise der Bevölkerung für den Scheckverkehr gewonnen werden, so müsse die Scheckordnung ungemein vereinfacht und der Verkehr mindestens ebenso billig, wenn nicht noch billiger gestaltet werden als der Scheckverkehr der Privatinstitute. Von den Bankanstalten werde aber nicht nur keine Gebühr erhoben, sondern noch eine höhere Verzinsung der Einlagen gewährt, als die Postverwaltung sie in Aussicht stelle.

Redner wandte sich dann gegen die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Roesicke, dessen Befürchtung: der Scheckverkehr werde die genossenschaftlichen Spar- und Darlehnskassen schädigen, die Kapitalien dem kleineren Verkehr entziehen und zur Einrichtung der Postsparkasse führen, er ebenfalls als unbegründet zurückwies.

Auf die Einrichtung des Verfahrens übergehend, bemängelte Redner die geringe Zahl der Scheckämter, deren Bezirke aufserordentlich grofs seien. Es werde eine Verlangsamung des Betriebs eintreten, die für das Publikum sehr unangenehm wirken werde. Eine Vermehrung der Zahl der Scheckämter werde sich bald als nothwendig herausstellen. Als wesentliches Erfordernifs des neuen Verkehrszweigs sei es anzusehen, dafs bei den Amtsstellen stets ausreichende Geldmittel bereit gehalten würden. In demselben Augenblicke, wo Jemand, der einen

Scheck beim Scheckamte präsentire, sein Geld nicht glatt ausgezahlt bekomme, sei auch das Vertrauen zu dieser Einrichtung ein für allemal geschwunden. Ferner müsse die Verzinsung der Guthaben erhöht werden, da nicht anzunehmen sei, dafs der mittlere und kleinere Gewerbestand, auf dessen Kundschaft gerechnet werde, sein Geld der Post zu 1,2 v. H. Zinsen gebe, während man bei den Bankanstalten 2, $2^1/_2$ und 3 v. H. Zinsen bei täglicher Kündigung bekomme. Endlich seien die Zahlkarten und Scheckbücher unentgeltlich zu verabfolgen und die Gebührensätze ganz erheblich herabzusetzen, wenn sie nicht ganz beseitigt werden könnten; der allerhöchste Satz für die Buchungsgebühren möge 1 oder 2 Pf. betragen. Dem Vorschlage, die Regelung des Verfahrens zunächst im Wege der Verordnung vorzunehmen und ein Gesetz erst dann zu erlassen, wenn genügende Erfahrungen gesammelt sind, stimmte Redner zu. Auf diese Weise sei es am leichtesten möglich, dem Publikum ungünstige Bestimmungen durch günstigere zu ersetzen. Dem Reichstage müsse aber von vorn herein die Mitwirkung bei der Feststellung der grundlegenden Scheck- und Gebührenordnung gesichert sein. In dieser Beziehung sei eine Aeufserung des Staatssekretärs darüber erwünscht, wie die verbündeten Regierungen sich dazu stellen würden, wenn der Reichstag sich nicht mit der Erhebung von Gebühren und mit allen Einzelheiten der Scheckordnung einverstanden erkläre.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts bemerkte hierauf:

»Ich mufs auf einige Fragen des Herrn Vorredners antworten. Zunächst sagte er, die Reichs-Postverwaltung wäre in der Ausbildung begriffen zu einem »Mädchen für Alles«. Ich glaube aber, dafs gerade die Herren auf der äufsersten Linken mit Schuld daran sind, dafs für die sozialpolitische Gesetzgebung die vielen Zahlungen durch die Post geleistet werden, und dadurch ist die Reichs-Postverwaltung auf ein Gebiet gekommen, was ihr eigentlich fern liegt.

Dann kam die Frage, wie die Reichs-Postverwaltung zu 1,2 v. H. gekommen ist. Einer der Herren Vorredner hat schon angeführt, dafs in der österreichischen Verwaltung in dem Kontokorrentverkehre 2 v. H. gegeben werden. Ich habe eine grofse Reihe preufsischer Handelskammern gebeten, Vertreter zu mir zu senden, mit denen ich die ganze Vorlage vorberathen habe. Man war auch hier getheilter Ansicht über die Höhe der Verzinsung. Es liefs sich aber unschwer aus der Zahl der einzelnen Meinungen erkennen, dafs man wünschte, wir sollten nicht zu hoch gehen. Wenn wir nun den österreichischen Zinsfufs nicht annehmen wollten, so war es am einfachsten, wenn wir 1 per Mille und Monat nahmen, und das ergiebt pro Jahr 1,2 v. H. Die Zahl ist ja vielleicht etwas eigenthümlich, aber sie ist auf dieser einfachen Grundlage entstanden.

Was nun die weitere Frage anlangt, ein einheitliches Scheckamt oder eine Reihe von Scheckämtern einzurichten, so ist von allen Herren, die an der damaligen Konferenz Theil nahmen, anerkannt worden: je mehr Scheckämter, desto schwieriger ist das sogenannte Ausgleichverfahren. In Oesterreich hat man deshalb überhaupt nur ein einziges Scheckamt in Wien errichtet. Wir sind nun der Ansicht gewesen, trotzdem wir die Schwierigkeiten nicht verkennen, die in einer gröfseren Zahl von Scheckämtern liegen, dafs wir neun Scheckämter einrichten sollen, aber über die Zahl von neun können wir nicht hinausgehen. Dieser Ansicht war in einer längeren Auseinandersetzung auch ein Mitglied des Hauses, das leider heute nicht anwesend ist. Sie können sich übrigens denken, dafs von Seiten des Handelsstandes gewünscht wurde, dafs, wo möglich, jede Stadt ein Postscheckamt habe.

Was nun die Mitwirkung des Reichstags anlangt, so widerspricht sich der Herr Abgeordnete Singer. Er giebt selbst zu, dafs wir Alle gar nicht in der Lage sind, positiv zu sagen, wie die Sache sich gestalten wird. Das ist eine reine Doktorfrage. Die Verordnung, die hier erlassen werden soll, ist entweder richtig, oder sie ist nicht richtig. Die Antwort soll uns eben die Praxis geben, ob wir an die Stelle von 1 Pf. 2 oder 3 Pf. setzen sollen. Wir haben jedenfalls das ernste Bestreben, der Allgemeinheit mit der Sache zu nützen. Wenn wir nun Erfahrungen über die Sache gesammelt haben, dann werden wir mit einem Gesetz über den Scheckverkehr kommen, und dabei wird auch zweifellos dem Reichstage sein voller Einflufs gewahrt bleiben. Aber heutzutage haben Sie ebenso wenig Erfahrung wie ich, und ich habe wenigstens das voraus vor Ihnen, dafs ich die österreichischen und englischen Verhältnisse ganz genau studirt habe, bevor ich Ihnen diese Vorlage unterbreitet habe. Ich erkenne an, dafs Vieles heute noch zu schematisch ist; aber dieser Schematismus wird durch die Praxis besser abgeändert als durch eine Reihe von Bestimmungen, über die wir uns in der Kommission herumstreiten.«

Der Abgeordnete Büsing erklärte, dafs er den Versuch der Reichs-Postverwaltung, den Scheckverkehr auszudehnen, mit grofser Freude begrüfse. So gut und segensreich der Giroverkehr der Reichsbank wirke, so sei die Theilnahme an ihm doch nur auf wenige gröfsere Firmen beschränkt. Auf 4000 Deutsche entfalle im Durchschnitt nur 1 Girokonto. Die Reichs-Postverwaltung mit ihren 13 000 Postanstalten sei ganz besonders in der Lage, den Scheckverkehr weitesten Kreisen der Bevölkerung, namentlich den Kreisen der Landwirthschaft, des kleinen Handels- und Handwerkerstandes, zugänglich zu machen. Die Zentralisirung der Gelder bei der Reichsbank sei nicht bedenklich, da es sich nicht um grofse Summen handeln werde. Die Schätzung des Guthabenbestandes am Schlusse des ersten Jahres auf 20 Millionen Mark sei viel zu hoch. In Oesterreich habe der Bestand nach 16 Jahren bei 1896 Millionen Gulden Einlagen und 1872 Millionen Gulden Rückzahlungen nur 24 Millionen Gulden betragen. Eine Konkurrenz der Postverwaltung gegenüber den Genossenschaften und den Sparkassen der Kommunen sei bei dem Zinsfufse von 1,2 v. H. für die Guthaben nicht zu befürchten.

Redner unterzog darauf die geplante Einrichtung des neuen Dienstzweigs unter Berufung auf seine fast 30jährige Erfahrung auf dem Gebiete des Scheckwesens einer eingehenden Kritik, wobei er das Verfahren als umständlich bezeichnete und insbesondere die fehlende Dezentralisation, die Unzulässigkeit der Uebertragung eines Namenschecks und die Erhebung von Postanweisungsgebühren für die Uebersendung des Betrags eines Kassenschecks an den Empfänger sowie die Höhe der Rückzahlgebühr bemängelte. Die Vorschriften seien so komplizirt, dafs sie eigentlich für die wenigsten Menschen zu verstehen seien. Er habe die Vorlage dreimal gelesen, ohne dafs ihm ein volles Verständnifs dafür aufgegangen sei, wie die Sache gemeint sei.

Die Postverwaltung erhebe an allen Ecken und Kanten Gebühren und mache durch diese Fiskalität die Benutzung der Einrichtung unmöglich. Wenn die Postverwaltung, wie die Banken, die Kapitalien gegen höhere Zinsen ausleihe, als sie vergüte, könnten alle Gebühren wegfallen, dann werde der Portoausfall durch die Zinsen reichlich gedeckt. Hinsichtlich der Verzinsung sei zu tadeln, dafs sie erst mit dem auf die Einzahlung folgenden 1. oder 16. des Monats beginne und bei Rückzahlungen mit dem vorhergegangenen 1. oder 15. des Monats aufhöre. Zahle man also am 1. eines Monats ein und hebe das Geld am 30. des Monats wieder ab, so erhalte

man überhaupt keine Zinsen. Es sei nöthig, dafs die Verzinsung am ersten Werktage nach der Einzahlung beginne und so lange dauere, bis das Geld wieder abgehoben werde. Die Reichsbank könne für die ihr zufliefsenden Gelder bei dem jetzigen hohen Diskont mehr als 1,2 v. H. Zinsen vergüten, da sie auf einen ziemlich stabilen Bestand an solchen Geldern rechnen könne. Thue sie es nicht, so würden es vielleicht die Seehandlung oder andere grofse Bankinstitute thun, welche die Gelder gegen Sicherheit, u. U. gegen Hinterlegung von Konsols, übernähmen.

Redner befürwortete ebenfalls die Ueberweisung des Etats an die Budget-Kommission.

Der Staatssekretär von Podbielski entgegnete:

»Meine Herren, was der Herr Geheime Finanzrath Ihnen vorgeführt hat, das hat mich doch zu der Ueberzeugung gebracht, dafs das, was er am Eingange seiner Rede ausführte, zutreffend gewesen ist. Er sagte: ich habe es drei- oder viermal gelesen, ich habe es nicht völlig begriffen. Eben diese Ausführungen bestätigen, dafs ich mich anscheinend nicht so deutlich ausgedrückt habe, wie ich wollte. Er hat zweifellos mit seinen Ausführungen etwas anderes deduziren wollen, als was die Vorlage beabsichtigt. Allein ich habe nach einer Richtung hin den Eindruck, dafs doch vielleicht das Verständnifs von der Sache etwas schwierig ist.

Ich mufs auf einzelne Sachen etwas näher eingehen. Zunächst betrifft der Saldobestand in Oesterreich, welchen der Herr Abgeordnete angeführt hat, nur das letzte Jahr, während doch in Jahren sich immer etwas angesammelt hat, und thatsächlich ist — wie in der Nachweisung, die Ihnen zugegangen, angegeben wird — ein ungefährer Bestand von einigen 80 Millionen vorhanden.

Weiter habe ich mir die Zahlen aus dem Jahre 1899 zugehen lassen. Da zeigt sich auch für Oesterreich, dafs die Schwankungen doch erheblichere sind, als sie vielleicht im Lande Mecklenburg zur Erscheinung kommen: es sind in dem einen Monat 4 800 000 Gulden abgehoben worden und auf der anderen Seite, einen Monat vorher, hat das Guthaben um $8\frac{1}{2}$ Millionen Gulden zugenommen. Das ist eine Schwankung in zwei auf einander folgenden Monaten von 13 Millionen Gulden, eine Summe, die darauf hinweist, dafs thatsächlich erhebliche Schwankungen vorkommen.

Was den Vertrag mit der Reichsbank anlangt, so habe ich schon ausgeführt, dafs er der Reichs-Postgemeinschaft über diese 1,2 v. H. noch $\frac{3}{4}$ von dem Gewinne zuweist. Das ist aber ein Vertrag, der naturgemäfs nicht von der Reichs-Postverwaltung aus abgeschlossen ist, sondern, weil es sich um die Verwaltung von Reichsgeldern handelt, von der Reichs-Finanzverwaltung. Ich habe ihn nur vorzulegen.

Was nun die Frage der Verzinsung anlangt, so frage ich alle die Herren, die in kommunalen Stellungen sind: verfahren denn nicht unsere gesammten Sparkassen genau nach derselben Vorschrift, dafs sie auch erst vom nächsten 1. oder 15. die Verzinsung eintreten lassen? Das ist doch keine Neuheit, die wir hier eingeführt haben, sondern es ist eine Thatsache, dafs alle Sparkassen ebenso verfahren.

(Zuruf rechts.)

— Ja, das liegt auf einem anderen Gebiet; aber so ist es in Deutschland.

Worauf basirt denn die ganze Frage? Diese Frage richte ich an den Herrn Finanzrath. Was bezwecken wir denn mit dem Scheckverkehre? Doch eine Einschränkung des Baarverkehrs! In Oesterreich ist nun unstreitig der Kassenscheck das verschwindende und die Hauptsache der Ausgleichsverkehr. Genau so wird es bei uns sein. Das liegt auch in dem ganzen Scheckverkehre drin, der im Wesentlichen ein Ausgleichsverkehr ist, von dem einen

Konto auf das andere zu übertragen, während der Kassenscheck das weniger entscheidende ist. Bei den Ausführungen des Herrn Vorredners bildete aber der Kassenscheck die Grundlage.

Es ist sehr schwer, dem hohen Hause hier alle die Zahlen zu unterbreiten; aber es liegen genaue Berechnungen vor, aus denen ich Ihnen nachweisen kann, dafs thatsächlich durch den Scheckverkehr immer noch eine Verbilligung eintritt. Ich bin bereit, Ihnen das in der Kommission näher darzulegen, und dann werden Sie sehen, dafs jene Einwendung nicht zutrifft. Aber, wie gesagt, das sind alles Details; der Schwerpunkt liegt eben darin, dafs wir einen Ausgleichsverkehr herbeiführen.

Ich freue mich, dafs der Herr Vorredner so freundlich gewesen ist, zu hoffen, dafs die Sache gelingt. Ich hoffe auch, dafs er mit dazu beitragen wird; denn hier handelt es sich wirklich nicht um eine Fiskalität.

(Heiterkeit.)

Ja, meine Herren, sagen Sie mir: aus welchem Grunde soll die Fiskalität hier eintreten? Ich habe Ihnen vorhin schon bekannt, es ist mein eigen Kind, das ich wünsche lebensfähig zu erhalten, und dem ich daher durch Fiskalität nicht den Hals abschneiden werde.«

(Heiterkeit.)

Der Abgeordnete Blell wies auf die erhebliche Ausdehnung hin, welche der Scheckverkehr der genossenschaftlichen Kreditvereine in den letzten Jahren genommen habe. Bei 134 Vereinen beständen bereits 15 626 Scheckkonten und es sei zu hoffen, dafs binnen Kurzem das Deutsche Reich mit einem Netze von Scheckverbänden überzogen sein werde. Dem Abgeordneten Dr. Roesicke sei darin beizutreten, dafs eine gewisse Gefahr darin liege, wenn die durch den Postscheckverkehr aus den kleinen Kanälen aufgesammelten Gelder in den grofsen Reichstopf gezogen würden, und es sei zweifellos, dafs in Oesterreich das Genossenschaftswesen sich nicht ausgedehnt habe, weil durch die Postsparkasse grofse Geldbestände nach Wien gezogen seien, die früher in der Provinz kursirt hätten. Wenn in der Vorlage behauptet werde, dafs allein die Post mit ihren 13000 Stellen im Stande sei, dem Scheckverkehre die gebührende Ausdehnung zu geben, so müsse dies bestritten werden. Die in Deutschland bestehenden 11000 Kreditvereine seien hierzu auch in der Lage. Die Befürchtung, dafs aus dem Scheckverkehre der Post die Postsparkassen sich entwickeln würden, werde auch von seiner Partei (freisinnige Volkspartei) getheilt. Es seien bindende Erklärungen von der Regierung zu verlangen, dafs die Postsparkassen nicht eingeführt würden. Die Zahl der Scheckämter bedürfe reiflicher Erwägung. Jedenfalls dürfe eine Vermehrung nicht stattfinden, da eine gröfsere Zahl den Verkehr erschwere. Die Frage sei von so tief einschneidender finanzieller und volkswirthschaftlicher Bedeutung, dafs sich ihre Regelung durch ein besonderes Gesetz und nicht durch eine Verordnung empfehle. Er beantrage daher die Ueberweisung der Vorlage an eine Kommission von 21 Mitgliedern.

Auch der Abgeordnete Dasbach trat dafür ein, dafs keine Gebühren erhoben und die Guthaben nicht verzinst würden. Die Befürchtung, dafs der Scheckverkehr ein verdecktes Mittel sei, die Postsparkassen einzuführen, müsse er ebenfalls theilen; die Befürchtung sei hauptsächlich durch die Art und Weise hervorgerufen, in welcher das Verfahren eingeführt werden solle. Der Reichstag könne sich unter keinen Umständen darauf einlassen, dafs die Regelung des Verfahrens im Wege der Verordnung erfolge. Es sei vielmehr sogleich ein Gesetz zu verlangen, worin auch der Zinsfufs festzulegen sei, so dafs er ohne Mitwirkung des Reichstags nicht abgeändert werden könne. Redner sprach sich für Ueberweisung des Etats an eine besondere Kommission von 14 Mitgliedern aus.

Im Gegensatze zu dem Vorredner hielt der Abgeordnete Rickert die Frage, ob das Verfahren durch ein Gesetz oder eine Verordnung zu regeln sei, nicht für schwerwiegend. Die Hauptsache sei, die Einrichtung von vornherein lebensfähig zu gestalten. Bis jetzt sei aber das geplante Verfahren weder einfach, noch bequem und billig. Redner befürwortet darauf die Ueberweisung des Etats an die Budget-Kommission, da es bedenklich sei, etatsrechtliche Fragen anderen Kommissionen zu überweisen, bei denen vielleicht ganz andere Interessen mitspielten.

Hierauf nahm der Staatssekretär des Reichs-Postamts nochmals das Wort zu folgender Entgegnung:

»Meine Herren, ich habe eingangs schon gesagt: aufgebaut haben wir diese neue Scheckordnung in Deutschland auf Grund der Erfahrungen, die in einem 16jährigen Zeitraum in unserem Nachbarlande gemacht sind. Wenn Herr Rickert so freundlich sein will, sich die Tarife anzusehen, so würde er finden, dafs wir billiger sind. Ich will nun selbstverständlich eine herbe Kritik an unserem Nachbarlande nicht üben; aber in Oesterreich ist viel mehr Schematismus und man hat dort noch viel mehr Formulare als bei uns. Trotzdem ist die Sache gegangen und sie entwickelt sich immer mehr, wie ja aus den Umschlagszahlen des letzten Jahres sich ergiebt. Aber ich erwiderte schon vorhin dem Herrn Abgeordneten Büsing, der den Kassenscheck herausgriff, während der Scheckverkehr speziell den Ausgleich bezweckt, und ich kann nur immer hervorheben: wenn Sie unsere Postordnung durchlesen und genau alle die Formalitäten, die vorgesehen sind, für die Einlieferung eines Packets erfüllen sollten, so würde das für den Verkehr sehr schwer sein. Die Praxis ist die Lehrmeisterin, die uns dahin führen mufs, richtige Mafsregeln zu treffen, und es ist auch meine eigene Ueberzeugung: ich halte das Kind für lebensfähig, aber wir müssen es so ausgestalten, wie es deutscher Eigenart pafst.

Noch möchte ich nicht unerwidert lassen die Aeufserung des Herrn Abgeordneten Dasbach, als ob wir heimlich die Postsparkassen einführen wollten. Wenn er den ganzen Aufbau sich ansieht und den grofsen Unterschied zwischen den Sparkassen und dem Scheckverkehre, dann wird er mir zugestehen müssen, dafs diese Angriffe nicht zutreffend sind. Ich stehe heute noch auf dem Boden, dafs wir bei unseren Währungsverhältnissen unseren Geldmarkt so ausgestalten müssen, dafs er dem Lande nutzbringend ist, und nicht, wie es thatsächlich heute geschieht, 14 Millionen täglich dem Geldmarkt entziehen und damit der wirthschaftlichen Nutzung. Das zu vermeiden, mufs unsere Aufgabe sein. Es handelt sich hier nicht um eine politische Frage, sondern um eine wirthschaftliche, und ich hoffe auch von dem Abgeordneten Rickert, dafs er mitarbeiten wird, damit wir etwas thatsächlich Nützliches für das Land schaffen.«

Der Abgeordnete von Staudy bezeichnete es als eine erfreuliche Thatsache, dafs mit dem Dienstantritte des jetzigen Staatssekretärs eine Frische in die Postverwaltung hineingekommen sei, die man seit Langem vermifst habe. Es sei ein legitimes postalisches Bestreben, den Geldverkehr in zweckmäfsiger Weise zu ändern, zu vereinfachen und zu verbilligen. Das Ziel der Vorlage werde auch auf der rechten Seite des Hauses freundlich begrüfst, weil bei einem ausgedehnten Scheckverkehre die Umlaufsmittel weniger in Anspruch genommen, also vermehrt würden. Es erscheine aber aufserordentlich zweifelhaft, ob die Post im Stande sei, den Scheckverkehr in grofsem Umfang im Volke zum Durchbruche zu bringen. Die grofsen Geschäfte hätten kein Interesse an der Sache und für kleinere Verhältnisse

sei das Verfahren zu umständlich und zu theuer. Die Besorgnifs, dafs das Geld kleiner Leute vielfach in Kanäle geleitet werde, die ihnen nicht nützten, und dafs es an anderen Stellen, z. B. bei den Genossenschaften und Sparkassen, in ihrem Interesse viel besser verwendet werden könne, sei nicht von der Hand zu weisen. Den Zinsfufs erklärte Redner für unmöglich. Er sei ebenfalls dafür, dafs die Verzinsung und die Gebühren beseitigt würden. Die Reichsbank werde durch die Einrichtung erhebliche Mittel zu einem billigen Zinsfufs erhalten; bei der gegenwärtigen Wirksamkeit der Reichsbank bestehe aber nicht die Hoffnung, dafs diese Verstärkung ihrer Mittel zu einer Ermäfsigung des aufserordentlich hohen und volkswirthschaftlich schädlichen Bankdiskonts führen werde. Dafs das Geld dem Kleinverkehr entzogen und dem Grofsverkehre zugeführt werde, sei unerwünscht.

Redner beantragte die Ueberweisung des Etats an eine besondere Kommission von 21 Mitgliedern, zog diesen Antrag aber später, unter Empfehlung des Antrags auf Ueberweisung des Etats an die Budget-Kommission, zurück.

Nachdem der Abgeordnete Dr. Roesicke noch darauf hingewiesen hatte, dafs seine Bedenken gegen die Einführung des Scheckverkehrs auch von anderen Rednern getheilt würden und die Festlegung der Formen des Verfahrens durch ein Gesetz befürwortet hatte, wurde zur Abstimmung geschritten, wobei der Antrag auf Ueberweisung an die Budget-Kommission angenommen wurde.

Die Budget-Kommission setzte zur Vorberathung des Etats eine aus fünf Mitgliedern bestehende Unterkommission ein, die im Ganzen vier Sitzungen abhielt. An den Berathungen betheiligten sich als Bevollmächtigte zum Bundesrathe der Staatssekretär des Reichs-Postamts, der Unterstaatssekretär Aschenborn vom Reichs-Schatzamt und der Unterstaatssekretär Fritsch vom Reichs-Postamte, ferner als Kommissare des Bundesraths der Geheime Ober-Regierungsrath Neumann vom Reichs-Schatzamte, das Mitglied des Reichsbankdirektoriums Geheimer Ober-Finanzrath von Klitzing und die Geheimen Posträthe Franck und Aschenborn. Nach eingehenden Verhandlungen wurde eine Einigung dahin erzielt, der Budget-Kommission die Genehmigung des Etats unter der Bedingung vorzuschlagen, dafs in den Entwurf des Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushalts-Etats für 1900, der nachstehende Zusatz aufgenommen werde.

»Die Reichs-Postverwaltung wird ermächtigt, den Postscheckverkehr einzuführen. Die für die Benutzung des Verkehrs zu beachtenden Vorschriften werden durch eine vom Reichskanzler zu erlassende Verordnung unter Beachtung der nachstehenden Bedingungen getroffen:

1. eine Verzinsung der auf den Konten gebuchten Einlagen darf nicht stattfinden;
2. für die Einzahlungen und Rückzahlungen im Scheckverkehre werden Gebühren nicht erhoben. Jedoch bleibt dem Reichskanzler vorbehalten, von den Kontoinhabern, deren Kontoverkehr jährlich mehr als 500 Buchungen erheischt, eine dem Mafse der Inanspruchnahme des Scheckverkehrs entsprechende Erhöhung der Stammeinlage in Anspruch zu nehmen. Die Festsetzung erhöhter Stammeinlagen hat den betheiligten Kontoinhabern gegenüber nach einheitlichen Grundsätzen zu erfolgen;
3. zu den Einzahlungen im Postscheckverkehre bedarf es mit dem Namen der Kontoinhaber und der Kontonummer bedruckter Zahlkarten nicht. Einzelne Formulare zu Einzahlungen werden am Schalter der Postanstalten an das Publikum unentgeltlich abgegeben. Wünscht

ein Kontoinhaber auf dem Formulare den Vordruck seines Namens und seiner Kontonummer, so können die Selbstkosten vom Postscheckamt in Rechnung gestellt werden;

4. beantragt ein Kontoinhaber, dafs die für ihn eingehenden Postanweisungen seinem Scheckkonto gutgeschrieben werden, so ist nicht in Anspruch zu nehmen, dafs er dem Postamte zum Zwecke der Ueberweisung der Geldbeträge an das Scheckamt die auf sein Konto lautenden Zahlkarten liefere;

5. für die Abhebungen vom Scheckkonto ist ein einheitliches Formular, lautend »an N in N oder Ueberbringer«, vorzuschreiben. Der Preis der Scheckhefte mit 50 Blättern ist auf höchstens 50 Pf. festzusetzen;

6. das aus dem Scheckverkehre sich ergebende Saldo ist, soweit nicht aus ihm die Kassenmittel zur Durchführung des Scheckverkehrs zu verstärken sind, an die Reichsbank gegen tägliche Kündigung abzuführen. In dem Abkommen mit der Reichsbank ist zur Bedingung zu machen, dafs das Kapital von ihr mit 3 v. H. unter ihrem jedesmaligen Wechseldiskont, mindestens jedoch mit $1\frac{1}{2}$ v. H. und höchstens mit 3 v. H., der Reichs-Postverwaltung verzinst wird, ferner dafs die Verzinsung mit dem auf die Einzahlung folgenden Werktage beginnt und mit dem Tage vor der Abhebung wieder aufhört. Bei der zinsbaren Anlegung der Kapitalien hat die Reichsbank die für ihren Geschäftsverkehr allgemein geltenden Vorschriften innezuhalten;

7. zur Regelung des Postscheckwesens für die Zeit vom 1. April 1906 ab ist ein Gesetzentwurf vorzulegen.«

Die Berathung dieses Vorschlags in der Budget-Kommission fand am 6. März statt. Dabei wurde beschlossen, in dem vorstehenden Zusatze zum Entwurfe des Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushalts-Etats für 1900,

a) unter Ziffer 2 hinter dem Worte »Stammeinlage« einzuschalten »von 100 Mark«;

b) unter Ziffer 4 an Stelle von »so ist« bis »liefere« zu setzen: »so hat das Postamt nicht zu verlangen, dafs er zum Zwecke der Ueberweisung der Geldbeträge an das Scheckamt auf sein Konto lautende Zahlkarten liefere«;

c) unter Ziffer 6 die Worte »der Reichs-Postverwaltung« zu streichen und

d) unter Ziffer 7 anstatt der Worte »vom 1. April 1906« zu setzen: »vom 1. April 1905«.

Nachträglich wurden noch im Eingange die Worte »die Reichs-Postverwaltung« durch »der Reichskanzler« ersetzt. Bei der Aenderung der Ansätze des Etats, die durch den Wegfall der Gebühren und der Verzinsung der Einlagen sowie durch die sich ergebenden Vereinfachungen im Betriebe der Scheckämter nothwendig wurde, ging die Budget-Kommission davon aus, dafs der neue Dienstzweig nach den tiefeingreifenden Aenderungen des Verfahrens frühestens zum 1. Juli 1900 eingerichtet werden könne. Die Reichs-Postverwaltung hatte früher in Aussicht genommen, das Verfahren bereits am 1. April einzuführen.

Die zweite Berathung im Plenum fand am 21. März statt. In der Diskussion begründete zunächst der Abgeordnete Büsing als Berichterstatter die Vorschläge der Budget-Kommission. Man sei der Ansicht gewesen, dafs es sich nicht empfehle, den Scheckverkehr im Wege der Verordnung einzuführen und die gesetzliche Regelung der Zukunft vorzubehalten. Andererseits habe man aber nicht verkannt, dafs es zum Erlafs eines besonderen Gesetzes über den Postscheckverkehr

in Deutschland noch an allen Erfahrungen fehle. Es sei daher für zweckmäfsig gehalten worden, die gesetzliche Grundlage im Etat zu schaffen. Um die bei der ersten Lesung des Etats geäufserten wesentlichsten Bedenken gegen die Vorlage zu beseitigen, habe man die Verzinsung der Einlagen ganz ausgeschlossen. Die Befürchtung, dafs der Scheckverkehr den genossenschaftlichen Spar- und Darlehnskassen und den öffentlichen Sparkassen Konkurrenz machen und sich zur Postsparkasse entwickeln werde, sei damit gegenstandslos geworden. Als Kompensation gegenüber dem Wegfalle der Verzinsung habe man zunächst volle Gebührenfreiheit der ganzen Einrichtung verlangt. Dem sei jedoch die Reichs-Postverwaltung entgegengetreten, indem sie ausgeführt habe, dafs ihre Selbstkosten für eine Buchung ungefähr $13^1/_4$ Pf. betrügen und dafs bei der Annahme eines durchschnittlichen Guthabens von 1500 Mark auf jedem Konto und einer Zinseinnahme von $2^3/_4$ v. H. daraus nur etwa 300 Buchungen auf den Konten gebührenfrei ausgeführt werden könnten. Die Budget-Kommission habe zwar nicht anerkennen können, dafs eine Buchung $13^1/_4$ Pf. koste, habe jedoch dem Einwande der Postverwaltung insofern Rechnung getragen, als sie ihr zugestanden habe, von den Kontoinhabern, deren Kontoverkehr mehr als 500 Buchungen verursache, eine höhere Stammeinlage zu verlangen. Die Bestimmungen unter den Ziffern 3 bis 5 des Zusatzes zielten auf eine Vereinfachung des Verfahrens hin, die bei der ersten Lesung des Etats als erwünscht bezeichnet worden sei. Die Postverwaltung habe sich damit in entgegenkommender Weise einverstanden erklärt. Was die Anlegung der im Scheckverkehr angesammelten Gelder betreffe, so sei in Frage gekommen, sie nach Verstärkung der Kassenmittel der Scheckämter dem Reiche gegen Gewährung von Zinsen an die Reichs-Postverwaltung zu überlassen. Dem ständen jedoch erhebliche konstitutionelle Bedenken entgegen. Das Reich würde eine ihrer Höhe nach unkontrolirbare Anleihe vom Publikum aufnehmen und es liege die Gefahr vor, dafs gerade in Zeiten der Noth und des Krieges alle Einleger ihre Guthaben zurückforderten. Hierdurch könnten dem Reiche grofse Unbequemlichkeiten erwachsen. Auch der Vorschlag, die Gelder einzelstaatlichen Instituten zu überweisen, habe keine Billigung gefunden, da es nicht angemessen erschienen sei, Reichsgelder derartigen Instituten zur Verfügung zu stellen. Es sei hiernach nur noch die Reichsbank in Betracht gekommen. Nach langen Verhandlungen habe man erreicht, dafs diese eine günstigere Verzinsung der Gelder zugestanden habe. Mehr als unter Ziffer 6 des Zusatzes vorgeschlagen sei, könne von der Reichsbank aber nicht beansprucht werden. Es sei zu berücksichtigen, dafs die Reichs-Postgemeinschaft von dem Jahresgewinne der Reichsbank aus dem Scheckverkehre noch $^3/_4$ erhalte, so dafs das schliefsliche Ergebnifs des Zins- und Antheilgewinns der Reichs-Postgemeinschaft noch ein wesentlich höheres sei, als es nach der Vorlage der Budget-Kommission den Anschein habe.

Der Abgeordnete von Brockhausen erkannte an, dafs durch die Beschlüsse der Budget-Kommission die wesentlichsten Bedenken gegen die Einführung des Postscheckverkehrs beseitigt seien. Er wandte sich dann gegen die bei der ersten Lesung des Etats von Mitgliedern des Reichstags aufgestellte Behauptung, dafs der Scheckverkehr des Postsparkassenamts in Wien auf die Entwickelung des Genossenschaftswesens in Oesterreich hemmend eingewirkt habe. Die Generalanwaltschaft des allgemeinen Verbandes landwirthschaftlicher Genossenschaften in Wien, der Zentralverband der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften Böhmens und die Anwaltschaft des landwirthschaftlichen Verbandes in Brünn hätten sich auf eine Anfrage des Verbandes deutscher land-

wirthschaftlicher Genossenschaften in Offenbach übereinstimmend dahin geäufsert, dafs die angeführten Behauptungen unzutreffend seien, dafs vielmehr der Postscheckverkehr für alle Genossenschaften eine sehr bequeme, billige und sichere Gelegenheit zur Beförderung von Geld biete. Der wichtigste Unterschied des von der Reichs-Postverwaltung geplanten Postscheckverkehrs gegenüber den österreichischen Verhältnissen sei wohl der, dafs Oesterreich nur eine Zentralstelle habe, während für das Reichs-Postgebiet 9 Scheckämter in Aussicht genommen seien. Die Zentralisirung des Verkehrs habe in Oesterreich zu manchen Unbequemlichkeiten geführt und es sei zu erwägen, ob nicht später noch eine weitere Zahl von Scheckämtern im Reichs-Postgebiet einzurichten sei. Hinsichtlich der Verwaltung der Gelder müsse der Vorschlag der Budget-Kommission vorläufig für das Zweckmäfsigste gehalten werden. Später, wenn man Erfahrungen gesammelt habe, werde man doch wohl den Gedanken in Erwägung ziehen müssen, die Gelder, die man dem Lande entziehe, ihm wieder zuzuführen, indem man die im Beharrungszustande liegenden Kapitalien den Genossenschaften überweise.

Der Abgeordnete Singer erblickt in dem Wegfalle der Verzinsung der Einlagen ein wesentliches Hemmnifs für die Entwickelung des Scheckverkehrs. Wenn das Publikum bei der Post keine Zinsen erhalte, so werde der Verkehr sich wahrscheinlich so entwickeln, dafs die Kontoinhaber bis dahin, wo sie einen Theil ihrer Gelder auf dem Wege des Postschecks in Umlauf setzen wollen, ihre Kapitalien bei einem Privatinstitute, das Zinsen zahle, liegen lassen, um auf diese Weise von der Gebührenfreiheit Vortheil zu haben, ohne die Zinserträge einzubüfsen. Im Uebrigen sei die Frage der Verzinsung der Einlagen für seine Partei nicht von grundsätzlicher Bedeutung, so dafs er und seine Parteifreunde für die Vorschläge der Budget-Kommission stimmen würden. Redner bat noch um Auskunft, ob bei der Ueberweisung von Postanweisungsbeträgen auf ein Konto jede einzelne Postanweisung besonders gebucht werde oder ob die im Laufe eines Tages eingegangenen Postanweisungen zusammengerechnet und in einer Buchung gutgeschrieben würden.

Abgeordneter Gamp regte an, bei der Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang eine Erhöhung der Stammeinlage zu verlangen sei, nicht blos die Zahl der Buchungen, sondern auch die Höhe der zur Buchung kommenden Beträge Berücksichtigung finden zu lassen, weil sonst der Kleinverkehr erheblich belastet werde. Dem Handwerker werde es schon jetzt nicht leicht, eine Stammeinlage von 100 Mark aufzubringen, sollte aber nach der Zahl der Buchungen noch eine erhebliche Steigerung der Stammeinlage eintreten, so werde ihm die Benutzung der Einrichtung unmöglich gemacht. Ob der Wegfall der Gebühren einen Ausgleich für den Wegfall der Verzinsung darstelle, sei zweifelhaft. Gerade der kleine Handwerker lege auf die Verzinsung seines Geldes Werth. Mit der Ueberweisung der überflüssigen Gelder an die Reichsbank könne er sich nicht einverstanden erklären; denn es sei befremdend, dafs, wenn z. B. das Reich genöthigt sei, Kapitalien gegen $3\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen anzuleihen, vielleicht in demselben Augenblick überflüssige Gelder aus dem Scheckverkehre der Reichsbank zu $1\frac{1}{2}$ v. H. Zinsen zugeführt würden. Die für die Zeiten einer Krisis für das Reich befürchteten Unzuträglichkeiten würden auch bei der Reichsbank nicht ausgeschlossen sein. Den Vorschlägen der Budget-Kommission könne aber zugestimmt werden, da bei der späteren gesetzlichen Regelung der Frage immer noch die Bestimmungen dem praktischen Bedürfnifs entsprechend abgeändert werden könnten.

Abgeordneter Dr. Müller-Sagan erklärte sich ebenfalls für die Beschlüsse der Budget-Kommission, während der folgende Redner, Abgeordneter Dr. Roesicke (Kaiserslautern) sich gegen die Annahme der Beschlüsse aussprach. Seine Bedenken gegen die Zentralisirung der im Scheckverkehr angesammelten Gelder, so führte er aus, seien auch durch den Wegfall der Verzinsung nicht beseitigt worden. Die neue Einrichtung sei weniger mit dem Namen »Scheckverkehr« als vielmehr mit »Zentralisation des Depositenverkehrs« zu belegen. Selbst wenn die Post die Einlagen nicht verzinse, würden doch die Bequemlichkeit und Sicherheit, die sie biete, anziehend auf die Kapitalien wirken, und den genossenschaftlichen Spar- und Darlehnskassen würde in Zukunft der Zuschufs von den Geldern der Kreise beschränkt, die in Form von Betriebskapitalien flüssiges Geld haben, das sie jetzt vorübergehend auf Depositum geben, während sie es später auf ihr Postscheckkonto einzahlen würden. Auch die kleinen und mittleren Banken in den kleinen Städten würden durch die Entziehung der Depositen erheblich geschädigt, was auch aus dem Grunde zu beklagen sei, weil gerade diese Banken die eigentlichen Berather des mittleren Gewerbestandes seien.

Hierauf erklärte der Staatssekretär des Reichs-Postamts Folgendes:

»Meine Herren, ich freue mich, dafs durch die Verhandlungen sowohl in der Subkommission als in der Budget-Kommission klargelegt worden ist: die Befürchtungen, die von mancher Seite in diesem Hause gehegt wurden, dafs die Verwaltung beabsichtige, auf verschleiertem Wege die Postsparkassen einzuführen, sind zerstreut, der Verwaltung hat Derartiges ganz fern gelegen. Andererseits freue ich mich, namentlich aus der Rede des Herrn von Brockhausen entnehmen zu können, dafs sich jetzt bestätigt, was ich mir früher dem hohen Hause zu unterbreiten erlaubte, dafs in Oesterreich nach den dort gemachten Erfahrungen das Genossenschaftswesen durch die Einführung des Scheckverfahrens keine Schädigung erlitten hat. Meine Herren, die Auskunft, die Sie heute hier erhalten haben, die auch ich zum ersten Male höre, ist für mich insofern sehr erfreulich, als das Studium, das ich persönlich vor zwei Jahren vornahm, sich mit der Auskunft der betreffenden Stellen thatsächlich deckt.

Wenn der Herr Abgeordnete Dr. Roesicke das Bedenken äufserte, dafs durch das Scheckverfahren der Geschäftsbetrieb der Genossenschaften beeinträchtigt werden könnte, so hat er auf der anderen Seite doch zugeben müssen, dafs durch die Einführung dieses Verfahrens wesentliche Vereinfachungen im Geldverkehr eintreten werden.

Ich mufs nun heute hier — und da befinde ich mich in Uebereinstimmung mit einzelnen Herren, die bisher gesprochen haben — hervorheben: persönlich glaube ich noch immer, dafs es richtiger wäre, eine kleine Verzinsung derjenigen Beträge, welche auf den einzelnen Konten gut stehen, eintreten zu lassen. Ich kann aber auch nicht verhehlen und habe das auch in der Budget-Kommission ausgesprochen, dafs gewichtige Stimmen, denen ich ein Urtheil in diesen Dingen zugestehe, zum Beispiel die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft, sich gegen jede Verzinsung erklärt haben; während, wie ich andererseits schon in der Budget-Kommission mitgetheilt habe, zum Beispiel der Deutsche Landwirthschaftsrath sich für eine hohe Verzinsung ausgesprochen, hat ein Theil der Genossenschaften wieder gesagt, keine Verzinsung. Ich wiederhole, persönlich glaube ich auch heute noch, es wäre besser gewesen, die Budget-Kommission hätte sich mit ihren Vorschlägen auf den Boden der Postverwaltung gestellt und eine geringe Verzinsung eingeführt.

Meine Herren, die Verzinsung, die

wir damals vorgeschlagen haben, betrug 0,6, also nur eine Kleinigkeit über $^1/_2$ v. H., wodurch schon erwiesen ist, dafs eine Konkurrenz gegen Sparkassen und genossenschaftliche Anlagen keinesfalls eintreten könnte. Ich glaube diese von der Verwaltung in Vorschlag gebrachte Verzinsung hätte nach vielen Richtungen hin richtig und gut gewirkt. Indefs anerkenne ich, meine Herren, auf diesem Gebiete mufs erst die Erfahrung uns lehren, welches der richtige Weg ist. Ich kann heute hierzu nur noch erklären, dafs auch die Vertreter der Verwaltungen von Bayern und Württemberg in Anbetracht der Beschlüsse der Budget-Kommission sich veranlafst gesehen haben, in erneute Verhandlungen mit der Reichs-Postverwaltung zu treten und auch in Bayern und Württemberg — das Eigenthümliche war, dafs man dort meine Vorschläge zunächst angenommen hatte — auf dem gleichen, neu aufgestellten Prinzipe vorzugehen.

Aber, meine Herren, ich will nicht verhehlen, dafs doch erhebliche Bedenken vorliegen, dafs wir keinerlei Gebühren bis zu den Buchungen von 500 Stück bekommen sollen. Denn aufser den Kosten, die jetzt in dem Anschlag ungefähr mit 430 000 Mark berechnet sind, werden wir weiter damit rechnen müssen, dafs wir einen Ausfall bei den Postanweisungen erfahren. Es ist ganz klar, dafs viele Leute, die ein Konto haben, in Zukunft ihr Geld durch Zahlkarte, die nichts kostet, einfach einzahlen werden, so dafs die Einnahmebeträge für die Uebersendung von Geld, die wir bei den Postanweisungen jetzt haben, künftig wegfallen werden. Ich bin daher verpflichtet, das hohe Haus darauf aufmerksam zu machen, dafs wir hier mit dem Moment eines Ausfalls zu rechnen haben werden, wenn Sie die Beschlüsse der Budget-Kommission einführen, ein Ausfall, der nicht ganz ohne Einflufs auf die Gestaltung des Budgets bleiben kann, und ich kann auch heute noch nicht sagen, welche Stellung die verbündeten Regierungen zu Ihren Beschlüssen nehmen werden. Bekanntermafsen tritt der Bundesrath später zusammen, um zu beschliefsen, wie weit dem Folge gegeben werden kann, was das hohe Haus nach der Richtung abgeändert hat. Ich persönlich stehe auf dem Standpunkte, man soll im Interesse des Landes, der Wohlfahrt und der wirthschaftlichen Entwickelung einen Versuch machen, und was an mir liegt so kann ich den Herren nur sagen: wir wollen wirklich hineintreten und versuchen, die Sache so zu gestalten, dafs sie wirklich nützt und nicht etwa von büreaukratischer Gestaltung schon im Keime erstickt wird.

Ich mufs nun, meine Herren, noch auf einzelne Punkte eingehen.

Zunächst richtete Herr Abgeordneter Singer an mich die Frage, ob jede einzelne Postanweisung eine Buchung wäre. Ich habe darauf zu erklären, wie ich das auch schon in der Unterkommission ausgesprochen habe, dafs nicht jede einzelne Postanweisung eine Buchung bedeute, sondern dafs die Ueberweisungen eines Tages — in der Regel wird es eine Tagesüberweisung sein, was aber nicht ausschliefst, dafs einmal bei einem grofsen Amte ein Abschlufs zu Mittag und ein Abschlufs zu Abend gemacht wird — dafs also die eingehenden Postanweisungen eines Tages eine Buchung bilden. Ich kann den Herrn Abgeordneten Singer nur darauf hinweisen, was das Haus auch interessiren wird, dafs es in der Dienstanweisung — der Herr Präsident gestattet wohl, dafs ich diesen Passus verlese — folgendermafsen heifst:

> Bei der Ueberweisung der dem Kontoinhaber gutzuschreibenden Postanweisungsbeträge an das Scheckamt wird nicht über den Betrag jeder einzelnen Postanweisung eine besondere Zahlkarte ausgefertigt, sondern es wird der Gesammtbetrag aller seit der letzten Ueberweisung vom Kontoinhaber

angenommenen Postanweisungen in eine Zahlkarte aufgenommen.

Der Herr Abgeordnete Gamp meinte, es wäre doch für die kleineren Leute sehr schlimm, wenn sie mehr als 500 Buchungen hätten, dafs dann eine erhöhte Einlage von ihnen gefordert würde. Zunächst steht in den Bestimmungen: »nach einheitlichen Grundsätzen«, d. h. also, der Reichskanzler ist nicht berechtigt, dem Einen die Buchung für 5 Mark zu machen und dem Anderen für 10 Mark, aber es ist die Fakultät gegeben. Es dreht sich immer darum: hat der betreffende Kontoinhaber sein Geld längere Zeit stehen lassen, so dafs durch die Zinsen der Betrieb gedeckt ist, dann wird man von ihm keine höhere Stammeinlage verlangen; zieht er aber sein Geld jeden Tag zurück, dann mufs man höhere Beträge fordern. Man mufs also immer das Konto als solches beurtheilen, ob es nöthig ist, eine höhere Einzahlung zu verlangen.

Was nun die Einwirkung des Scheckverkehrs auf die Genossenschaften anlangt, so habe ich bereits in der Budget-Kommission darauf hingewiesen, dafs auf dem letzten deutschen Sparkassenverbandstage beschlossen ist:

> Die Einführung des Scheckverkehrs ist nur da zuzulassen und zu empfehlen, wo ein besonderes Bedürfnifs vorliegt;

und die Statistik über das Genossenschaftswesen Deutschlands weist nach, dafs nur ein geringer Theil der Genossenschaften sich dem Scheckverkehr angepafst hat. Aber selbst wenn alle Genossenschaften sich diesem Verkehr angepafst hätten, würden sie doch immer nur für den Kreis ihrer Mitglieder den Verkehr vermitteln, aber nicht für die Allgemeinheit. Das ist gerade das Wesentliche, dafs die Postverwaltung für Jedermann da ist und dafs in Folge dessen alle solche allgemeinen wirthschaftlichen Fragen viel ruhiger, viel unabhängiger und viel sicherer durch die Reichs-Postverwaltung gelöst werden können als durch eine solche einseitige Organisation. Ich selbst stehe, wie ich schon einmal erklärte, mitten in der Entwickelung des Genossenschaftswesens, bin an so und so viel Genossenschaften betheiligt; aber trotzdem kann ich die Genossenschaften nicht in dem Mafse dafür geeignet halten.

Wenn der Herr Vorredner nun ferner sagte, die Reichs-Postverwaltung wolle jetzt die Ausbildung des Depositenwesens in die Hand nehmen, so meine ich, Depositenwesen und keine Verzinsung, das sind nicht Sätze, die zusammengehen, sondern das sind Gegensätze.

Wenn dann der Herr Vorredner fortfuhr: wir draufsen brauchen die kleinen Bankiers, und die werden durch die Einführung des Scheckverkehrs zu sehr beeinträchtigt, — so wurde genau dasselbe Argument angeführt, als es sich um die Einführung des Postauftragswesens handelte. Da hiefs es: dadurch werden die kleinen Banken und Bankiers, die Berather in den kleinen Städten, geschädigt. Diese Befürchtungen sind aber nicht eingetreten. Aufserdem meine ich, das Publikum würde besser berathen durch die Genossenschaften als durch die kleinen Bankiers, ohne den Herren persönlich nahetreten zu wollen. Dasselbe wurde damals gesagt: es würde dadurch geschädigt. Jeder, der mit Geld zu thun hat, wird im Postscheckverfahren wie überhaupt im Scheckverfahren eine Vervollkommnung gegen das bisherige System bald erkennen. Ich hoffe, dafs das hohe Haus den Postscheckverkehr als einen Versuch ansieht; sollte er sich hier oder da nicht ganz bewähren, so rechne ich auch ferner auf die Unterstützung des hohen Hauses, das Scheckverfahren so auszugestalten, dafs es wirklich zum Segen für die wirthschaftlichen Einrichtungen unseres Vaterlandes werde.«

(Bravo!)

Der Abgeordnete Raab brachte die ablehnende Haltung seiner Partei (deutsch-soziale Reformpartei) den Vor-

schlägen der Budget-Kommission gegenüber zum Ausdrucke, wobei er bestritt, dafs die Gewerbetreibenden von der geplanten Einrichtung erheblichen Nutzen haben würden. Zudem werde man auf die Kreise der Gewerbetreibenden u. s. w. einen Zwang zu einer neuen Verpflichtung ausüben. Denn jeder Geschäftsmann, der nur einigermafsen mitzählen wolle, sei genöthigt, sich ein Postscheckkonto eröffnen zu lassen und auf seinem Konto mindestens einen Bestand von 100 Mark zu halten. Die Zentralisation der Gelder bei der Reichsbank läge ferner nicht im Interesse der mittleren Kreise der Bevölkerung.

Der Abgeordnete Dr. Arendt sprach sich dagegen für die Annahme der Vorschläge der Budget-Kommission aus. Es sei zwar zu befürchten, dafs die Einrichtung dem Mittelstand und dem kleinen Gewerbestande keine Hülfe bringen, vielmehr nur für den Grofsverkehr von Vortheil sein werde. Gleichwohl müsse anerkannt werden, dafs der Postscheckverkehr unzweifelhaft einen Fortschritt für unser ganzes Verkehrswesen darstelle. Die Anlegung der Gelder bei der Reichsbank hält Redner für das Richtige und allein Mögliche. Auch die Art der Verzinsung treffe das Richtige. Früher habe zwar die Reichsbank auch schon verzinsliche Depositen angenommen, in neuerer Zeit jedoch seien die Depositen bei der Reichsbank zinslos und es sei daher nicht ganz richtig, wenn man meine, Zinslosigkeit und Depositen widersprächen sich, hier bei der Reichsbank vereinige sich beides. Die Anregung des Abgeordneten Gamp, bei der Feststellung der höheren Stammeinlagen aufser der Zahl der Buchungen die Höhe des Umsatzes zu berücksichtigen, verdiene Beachtung; ferner sei in Erwägung zu ziehen, ob es nicht thunlich sei, die Stammeinlage herabzusetzen oder fakultativ an Stelle der Stammeinlage eine geringe Buchungsgebühr zuzulassen.

Der Abgeordnete Dasbach ist mit den Kommissionsbeschlüssen einverstanden und erhofft nunmehr von der Einführung des Scheckverkehrs einen Aufschwung vieler Darlehnskassen, wenn sie sich den neuen Verkehr zu Nutze machen. Bewähre sich die Einrichtung nicht, so könne man sie ohne Schwierigkeiten wieder aufheben.

Abgeordneter von Staudy erklärte, dafs er zwar seine Bedenken gegen die Vorlage nicht völlig aufgeben könne, aber doch für die Beschlüsse der Kommission stimmen werde, da es sich zunächst bei der Einführung des Postscheckverkehrs nur um einen Versuch handele.

Bei der Abstimmung wurden darauf die Vorschläge der Budget-Kommission unverändert angenommen.

Die dritte Lesung fand am 28. März statt. Dabei wurde vom Staatssekretär des Reichsschatzamts folgende Erklärung abgegeben:

»Meine Herren, durch die Beschlüsse des Reichstags ist die vom Bundesrathe vorgeschlagene Regelung des Gebührenwesens im Scheckverkehre vollständig beseitigt worden, die Vermittelung der Postverwaltung soll nunmehr gebührenfrei erfolgen und der letzteren lediglich der Zinsgenufs an dem Guthaben der Einleger zustehen; nur bei mehr als 500 Buchungen jährlich soll die Postverwaltung eine Erhöhung der Stammeinlage von 100 Mark fordern dürfen. Bei dieser Gestaltung kann eine ungebührliche Ausnutzung Seitens des Publikums stattfinden, da die Postverwaltung nicht wie die Reichsbank und etwaige Privatinstitute durch den Ausschlufs des Einzelnen sich schützen kann. Der Herr Staatssekretär des Reichs-Postamts hat schon bei der zweiten Berathung das hohe Haus auf das Bedenkliche dieser grundsätzlichen Aenderung der Bundesrathsvorlage aufmerksam gemacht. Im Interesse der Reichsfinanzen kann ich mich diesem Bedenken nur unbedingt anschliefsen. Der sicher zu erwartende und dauernd wachsende Ausfall fällt um so mehr ins Gewicht, als die Einführung des Scheckverkehrs die Verwendung von Postanweisungen, aus welcher dem

Reiche eine Mehreinnahme von rund 20 Millionen Mark erwächst, in erheblichem Maſse verringern wird.

Auch abgesehen hiervon bedingen die jüngst beschlossenen Neuerungen auf dem Gebiete der Posttarife einen jährlichen Einnahmeausfall von 8 bis 9 Millionen Mark, dessen Deckung durch entsprechende Verkehrssteigerungen im besten Falle erst nach längeren Jahren zu erwarten ist.

Sofern die Beschlüsse zweiter Lesung aufrecht erhalten bleiben, wird die Einführung des Scheckverkehrs unter solchen Verhältnissen und Bedingungen vom Standpunkte der finanziellen Interessen des Reichs ernsten Bedenken unterliegen, und ich muſs den verbündeten Regierungen die volle Freiheit der Entschlieſsung darüber wahren, ob von den im Etatsgesetz und im Etat selbst ertheilten bezüglichen Ermächtigungen Gebrauch zu machen sein wird.«

(Unruhe links.)

Das Wort wurde hierzu nicht weiter verlangt. Alle Ansätze des Etats über die Einführung des Scheckverkehrs sowie der Zusatz zum Etatsgesetze gelangten darauf unverändert zur Annahme.

Nachdem inzwischen der Entwurf zum Etatsgesetz in der vom Reichstage beschlossenen Fassung die Zustimmung des Bundesraths gefunden und Gesetzeskraft erlangt hat, hängt es nunmehr von der Entscheidung des Reichskanzlers ab, ob er von der ihm ertheilten Ermächtigung zur Einführung des Postscheckverkehrs Gebrauch machen will oder nicht. Falls diese Entscheidung in bejahendem Sinne ausfällt, wird die von der Reichs-Postverwaltung in Aussicht genommene Postscheckordnung einer Umarbeitung unterzogen werden müssen. Die Mittheilung des neuen Entwurfs behalten wir uns für diesen Fall vor.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 10. BERLIN, MAI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

43. Die Entwickelung des Verkehrswesens, insbesondere der Post und der Telegraphie, im 19. Jahrhundert.

Das Ziel der Bestrebungen in den europäischen Kulturstaaten während der letzten Jahrhunderte war, in weitester Umschreibung, auf die Befreiung von allen die ungehinderte Entfaltung der menschlichen Kräfte hemmenden Fesseln gerichtet. Es spricht für den edlen Kern in der Menschennatur, dafs die freiheitliche Bewegung, deren Ausgangspunkt in den grofsen Ereignissen zu suchen ist, die Mittelalter und Neuzeit von einander scheiden, von innen nach aufsen sich vollzogen und zuerst auf die religiöse Freiheit und die Freiheit des Geistes und dann erst auf die persönliche, politische und wirthschaftliche Befreiung sich gerichtet hat. Zu Ende des 18. Jahrhunderts war das erstrebte Ziel in den beiden ersten Beziehungen im Grofsen und Ganzen erreicht, aber das politische und soziale Leben der Völker, ebenso das Wirthschaftsleben, so sehr letzteres in den vorangegangenen Jahrhunderten an Umfang und Vielgestaltigkeit gewonnen hatte, war den Fortschritten auf religiösem und geistigem Gebiete gegenüber im Rückstande geblieben. Politisch waren die meisten Völker in dem Zeitalter der unbeschränkten Fürstenmacht unfrei: Beschränkungen verschiedener Art hinderten den Einzelnen an der vollen Ausnutzung der ihm innewohnenden Kräfte und Fähigkeiten, breite Massen erfreuten sich nicht einmal der persönlichen Freiheit. Das Gewerbewesen hatte in technischer Hinsicht nur geringe Fortschritte gemacht. Zurückgeblieben waren auch die Naturwissenschaften; insbesondere war die Kenntnifs der in der Natur vorhandenen Kräfte fast auf

dem Standpunkte stehen geblieben, den sie schon einige Jahrhunderte vorher einnahm.

Auf allen diesen Gebieten bereiteten die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts den Umschwung vor, das 19. Jahrhundert brachte die völlige Umgestaltung und, namentlich auf dem Gebiete der Gütererzeugung und des Verkehrs, eine derart schnelle und grofsartige Entwickelung, wie die Welt sie nie gesehen hat.

Den hervorragendsten Antheil an den grundlegenden Veränderungen, die dadurch in allen Verhältnissen des staatlichen und privaten Lebens eingetreten sind, hat die Dampfkraft. Sie ist es, welche dem 19. Jahrhundert ihr Zeichen aufgedrückt hat. Durch die Anwendung der Dampfkraft sind in gleicher Weise die Mittel der Gütererzeugung und des Verkehrs verbessert und auf eine Höhe der Vollkommenheit gebracht worden, die keine frühere Zeit auch nur annähernd erreicht hat. Der Dampfkraft würdig an die Seite stellt sich die Elektrizität. Ursprünglich in der praktischen Verwendung vorzugsweise auf den Nachrichtendienst beschränkt, hat sie ihr Arbeitsfeld mehr und mehr ausgedehnt und selbst begonnen, der Dampfkraft diejenigen Gebiete streitig zu machen, auf welchen diese bisher die Alleinherrschaft ausübte. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre stehen uns von der geheimnifsvollen Naturkraft der Elektrizität, von der wir heute weder das innere Wesen noch die Gesetze vollkommen kennen, jedenfalls grofse Ueberraschungen bevor und sie ist vielleicht berufen, im neuen Jahrhundert als eine Kraft höherer Ordnung fast überall an die Stelle der Dampfkraft zu treten. Neben der Dampfkraft und der Elektrizität sind für die Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse im 19. Jahrhunderte von gröfster Bedeutung gewesen die zahlreichen und wichtigen Erfindungen in der Mechanik, wie namentlich auch die Fortschritte, welche die chemische Wissenschaft aufzuweisen hat.

Die grofsartigen Wirkungen, welche die Anwendung der Naturkräfte bei der Herstellung von Gütern und im Verkehrswesen hervorgerufen haben, sind dadurch gesteigert worden, dafs in dem einen Lande früher, in dem anderen später die Grundsätze der persönlichen und politischen Freiheit, der Gewerbe-, Handels- und Verkehrsfreiheit zur Geltung kamen und in die Gesetzgebung Eingang fanden. Damit fielen die Schranken, welche der freien und vollen Entfaltung der Kräfte und Fähigkeiten des Einzelnen wie der ungehinderten Entwickelung des Ganzen sich entgegenstellten.

An diesen Errungenschaften hat das Verkehrswesen einen hervorragenden Antheil. In Folge der grofsartigen Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel, wie nicht minder der inneren Ausbildung seiner Einrichtungen, ist das Verkehrswesen zu einer nie zuvor dagewesenen Bedeutung im Kulturleben gelangt. Zu allen Zeiten hat der Verkehr im engsten Zusammenhange mit der Kultur gestanden. Jede Steigerung der Aeufserungen des staatlichen, geistigen, gesellschaftlichen, wirthschaftlichen Lebens ruft eine Zunahme des Verkehrs hervor, wie umgekehrt jede Verbesserung und Erleichterung des Verkehrs jene Aeufserungen anzuregen und zu befruchten geeignet ist. So bildet das Verkehrswesen nicht nur einen wichtigen Faktor im Kulturleben, sondern es giebt geradezu den Mafsstab für dieses ab; in der Entwickelung des Verkehrswesens spiegeln sich die Fortschritte wieder, welche die Kultur aufzuweisen hat.

Am Ende des 18. Jahrhunderts war die Post die einzige der Allgemeinheit zugängliche, fest gegliederte Verkehrsanstalt.

Zuerst ins Leben gerufen in jener geschichtlich bedeutungsvollen Zeit, auf die wir im Eingange hinwiesen, als nach den grofsen Entdeckungen und Erfindungen des 15. und 16. Jahrhunderts der Weltverkehr einen kräftigen Aufschwung genommen hatte,

war die Post zwar langsam, aber stetig in ihrer Entwickelung fortgeschritten und hatte sich in den meisten Ländern schon im 18. Jahrhunderte zu einem wichtigen Bestandtheile des öffentlichen Lebens herausgebildet. Der Wirkungskreis der Post erstreckte sich meist nur auf die Beförderung von Briefsendungen, in einigen Ländern, wie z. B. Preufsen, umfafste er auch die Fortschaffung von Geldern, Packeten und von Personen.

Den wesentlichsten Theil, gewissermafsen die Glieder am Körper des Verkehrswesens, bilden die Beförderungsmittel.

Die Beförderungsmittel, deren sich die Post am Ende des 18. Jahrhunderts bediente, bestanden im Allgemeinen in fahrenden Posten, Reitposten und Botenposten. Die fahrenden Posten waren hauptsächlich zur Beförderung von Reisenden und zur Fortschaffung von Packeten und Geldern bestimmt, während die Beförderung der Briefsendungen vorzugsweise mit den schnelleren Reitposten und mit den Botenposten stattfand. Ziemlich ausgebildet war auch das Extrapostwesen. Das hervorstechendste Kennzeichen der Postbeförderung jener Zeit war die Langsamkeit und für Reisende die Unbequemlichkeit. Die Schuld hieran lag ebenso sehr an der mangelhaften Beschaffenheit der Verkehrswege wie an den Verkehrsmitteln selbst.

Die Postwagen zu Anfang des 19. Jahrhunderts waren schwer und ohne ausreichende Berücksichtigung der Gesetze der Statik und Mechanik gebaut. Der unförmliche Wagenkasten hing meist in Riemen oder Ketten oder ruhte sogar fest auf der hölzernen Achse; Federn, obwohl schon bekannt, kamen nur in beschränktem Mafse zur Anwendung. Auf der Seite befand sich eine schmale Thür, in der ein kleines, zum Herablassen eingerichtetes Fenster, das einzige des Wagens, angebracht war. Die Sitzbänke boten nur geringe Bequemlichkeit, die Lehnen waren schwach und niedrig. Ein Hauptübelstand lag darin, dafs für die Postsendungen kein ordentlicher, verschliefsbarer Laderaum vorhanden war; die Briefbeutel, Packete und Gelder wurden in dem hinteren Ende des Innenraums, ohne irgend welche Trennung von dem für die Reisenden bestimmten Theile, häufig auch, wenn dieser Platz nicht ausreichte, zwischen den Sitzbänken und den Beinen der Reisenden untergebracht. Der Aufenthalt in dem engen, unbequemen, von Gerüchen aller Art, welche den Packeten entströmten, erfüllten Wagen gehörte wahrlich nicht zu den Annehmlichkeiten. Die Fahrt aber in einem solchen Fuhrwerke bei den fortwährenden Stöfsen auf den schlechten Strafsen und dem Geklapper des Fensters mufs eine derartige Pein gewesen sein, dafs man wohl begreift, wenn ein Schriftsteller jener Zeit als die hauptsächlich erforderlichen Eigenschaften eines Postreisenden eine »gute Leibeskonstitution und Geduld« bezeichnet. Die letztere Eigenschaft war nicht weniger nöthig als die erstere, denn einmal war die Beförderung an sich sehr langsam — im Durchschnitte nicht über 4 bis 5 km in der Stunde —, dann aber fand auf den Stationen häufig ein endloser Aufenthalt statt, trotz aller scharfen Verordnungen, die z. B. von der preufsischen Postverwaltung zur pünktlichen Einhaltung der Beförderungs- und Abfertigungsfristen auf den Stationen erlassen worden waren. Steckenbleiben der Post und Unglücksfälle aller Art waren auf den schlechten Wegen nicht selten; auch die Sicherheit liefs vielfach zu wünschen übrig.

Etwas vorgeschrittener im Wagen- wie auch im Strafsenbaue waren Frankreich und England. Die Diligencen in Frankreich, gegen Ende des 18. Jahrhunderts aus Dankbarkeit gegen den Minister Turgot, der ihren Lauf beschleunigt und regelmäfsiger gestaltet hatte, Türgotinen genannt, und die englischen Mail-Coaches stellten schon vollkommenere Wagenarten dar als die oben geschilderten, die vorzugs-

weise in Deutschland im Gebrauche waren.

Frankreich und England besafsen auch schon ein leidlich ausgebildetes Netz guter Strafsen, während in Deutschland und den meisten anderen Ländern Europas der Zustand der Strafsen zu jener Zeit noch fast Alles zu wünschen übrig liefs. Je weiter nach Norden in Deutschland, um so schlechter waren die Strafsen, was darin seinen Grund hatte, dafs es in dem norddeutschen Flachland an dem guten Steinmateriale fehlt, welches der gebirgige Süden in reicher Fülle besitzt. Die erste Chaussee in Deutschland wurde um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts zwischen Nördlingen und Oettingen im Riesgau angelegt. Preufsen verdankt die erste Chaussee dem Freiherrn vom und zum Stein, dem berühmten Staatsmanne, der als Kammerdirektor bei den Kriegs- und Domänenkammern in Cleve und Hamm in den Jahren von 1788 bis 1792 in der Grafschaft Mark 20 Meilen Kunststrafsen erbauen liefs. Eine allgemeine Herstellung von Kunststrafsen begann in allen Ländern Europas erst seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts. Gleichzeitig machte die Technik des Strafsenbaues erhebliche Fortschritte; unter den verschiedenen Arten der Anlegung von Kunststrafsen erregte namentlich die 1819 von dem englischen Wegebaubeamten Mac Adam empfohlene grofses Aufsehen. Die Anlage und Unterhaltung der macadamisirten Strafsen ist aber kostspielig, weshalb zur Zeit meist einfachere, den Zweck aber ebenso gut erfüllende Methoden Anwendung finden.

Preufsen hatte nach dem vielversprechenden Anfange Steins mit dem weiteren Baue von Kunststrafsen etwas gezögert, später aber ist in dieser Beziehung ungemein viel geschehen. Der Geist, der bei dem Baue von Chausseen leitend war, wird gekennzeichnet durch den Satz in dem Chaussee-Bauplane für die Königlich preufsischen Staaten vom 10. April 1817: »Die Chausseen sollen die Postverbindungen, als vorzügliches Mittel zur Beförderung des Handels und Verkehrs, sowie der Kultur überhaupt, auf alle Weise erleichtern.« Der preufsische Staat hatte 1816 420 Meilen Chausseen zu unterhalten, 1831 848, 1844 1384, 1866 1860 Meilen; in einem Zeitraume von 50 Jahren sind aus der Staatskasse über 40 Millionen Thaler, wovon ein beträchtlicher Theil den Ueberschüssen der Postverwaltung entnommen war, zur Herstellung von Steinstrafsen aufgewendet worden. Nicht weniger haben Gemeinden u. s. w. zu gleichem Zwecke aufgebracht.

Auf den Strafsenbau haben die Eisenbahnen einen bedeutenden Einflufs ausgeübt. Nach Einführung der letzteren hat sich der Strafsenbau dem Eisenbahnbaue völlig untergeordnet, indem es sich seitdem im Wesentlichen darum handelt, Zufuhrstrafsen zu den Eisenbahnen zu gewinnen, um die seitwärts der Bahn gelegenen Orte mit diesen zu verbinden. Diesem Bedürfnisse verdanken viele neue Kunststrafsen ihr Entstehen, während die grofsen Strafsen, an deren Stelle die Eisenbahnen getreten sind, nach und nach ihre Bedeutung verloren haben und theilweise ganz aufgegeben worden sind.

Die Verbesserung der Strafsen war, abgesehen von den sonstigen Vortheilen, von grofsem ökonomischen Nutzen insofern, als die Kräfte der Zugthiere in bedeutend geringerem Mafse in Anspruch genommen und zur Fortschaffung gleicher Lasten weniger Zugthiere erforderlich wurden. Die Wagen konnten leichter gebaut werden, wodurch die todte Last verringert wurde; trotzdem war ihre Abnutzung, mithin auch die Ausgabe für die Unterhaltung der Wagen, ermäfsigt worden. Die Wagen wurden mehr den besonderen Zwecken, den Geländeverschiedenheiten u. s. w. angepafst; die Räume für die Reisenden wurden besser und bequemer ausgestattet, die einzelnen Theile zweckmäfsiger angeordnet.

Erst nachdem Strafsen und Wagen in solcher Weise verbessert waren,

konnte mit der Einrichtung der Schnellposten vorgegangen werden, die vor dem Auftreten der Eisenbahnen den letzten, aber glänzendsten Fortschritt auf dem Gebiete der Beförderungsmittel darstellen. Die erste Schnellpost wurde im Jahre 1821 in Preufsen, zwischen Coblenz, Cöln und Düsseldorf, in Gang gesetzt. Sie bewährte sich so ausgezeichnet, dafs Schnellposten bald nicht nur in Preufsen, sondern in ganz Europa zur allgemeinen Einführung gelangten. Im Jahre 1827 bestanden in Preufsen bereits 114 Schnellposten, davon die längste auf einer Strecke von 110 Meilen. Ihren Glanzpunkt erreichten die Schnellposten gegen das Ende der 30er Jahre, zu welcher Zeit in Preufsen 182 Schnellposten mit einer jährlichen Gesammtleistung von 707 228 Meilen bestanden. Wie bedeutend in der That der durch die Schnellposten herbeigeführte Fortschritt war, geht daraus hervor, dafs, während zu Anfang des Jahrhunderts die Posten durchschnittlich nicht über 4 bis 5 km in der Stunde zurücklegten, die Geschwindigkeit der Schnellposten 12 bis 15 km in der Stunde, auf einigen Strecken sogar noch mehr betrug. In der Benutzungsweise trat insofern eine Aenderung ein, als die Schnellposten zugleich für die Brief- und die Personenbeförderung nutzbar gemacht wurden, wogegen zu Anfang des Jahrhunderts die Briefposten meist von reitenden Boten, die sonstigen Sendungen und die Postreisenden, theils vereinigt, theils getrennt, mit den Fahrposten befördert wurden. Eine Abart der Schnellposten, mit geringerer Geschwindigkeit, bilden die in Preufsen 1838 ins Leben gerufenen Personenposten, die im Reichspostgebiete bis auf den heutigen Tag sich erhalten und von Anfang an sowohl der Fortschaffung von Personen als der Beförderung aller Arten von Sendungen gedient haben. Beide Postengattungen bestanden auf gröfseren Kursen neben einander, so dafs wir zu jener Zeit im Postwesen schon diejenige Unterscheidung in Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung finden, welche heute auf den Eisenbahnen zwischen Schnell- und Personenzügen besteht. Durch die Eisenbahnen sind die Schnellposten entbehrlich geworden und nach und nach eingegangen.

Was in unserer Zeit die Eisenbahnen für den allgemeinen Reiseverkehr sind, das waren zu Anfang des 19. Jahrhunderts bis zur Ausbreitung der Eisenbahnen die Personenposten, Diligencen, Mail-Coaches oder wie sonst diese Postenarten in den verschiedenen Ländern heifsen. Standen sie auch an Schnelligkeit und Bequemlichkeit, überhaupt in allen realen Dingen jenen nach, einen Vortheil hatten sie doch vor den Eisenbahnen voraus: das ist der poetische Zauber, welcher den Postwagen der »guten alten Zeit« und seinen Führer, den hoch auf dem Bocke thronenden, bald lustige, bald schwermüthige Weisen schmetternden Schwager umgab.

Die gröfste aller Umwälzungen, die je im Verkehrswesen sich vollzogen hat, ist durch die Eisenbahnen herbeigeführt worden. Sie bilden den wichtigsten Fortschritt aller Zeiten auf dem Gebiete des Beförderungsdienstes; ihnen am meisten von allen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts verdanken wir den gewaltigen Aufschwung, welchen das ganze Wirthschaftsleben der Völker in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts genommen hat.

Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnen gliedert sich in die Geschichte der Spurbahn und der Lokomotive. Die von den ersten Anfängen durch Jahrhunderte sich hinziehende Geschichte der Spurbahn war im Jahre 1820 nach Erfindung des Walzens der Schienen zum vorläufigen Abschlusse gelangt. Wenige Jahre später wurde von George Stephenson auch das Problem der Lokomotive endgültig gelöst. Der 27. September 1825 ist der weltgeschichtliche Tag, an welchem die von Stephenson ins Leben gerufene erste Eisenbahn der Welt zwischen Stockton und Darlington dem

öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben wurde. Im Jahre 1829 erbaute Stephenson eine verbesserte Lokomotive, die Rocket, deren Prinzip in allen Haupttheilen das noch heute gebräuchliche ist. Diese Lokomotive zog ihr dreifaches Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 20 engl. Meilen in der Stunde und vermochte bereits 35 engl. Meilen in der Stunde zurückzulegen. Mit der Erbauung der Rocket und dem erzielten Erfolge war der Schöpfungsakt des Eisenbahnwesens abgeschlossen und der Dampfwagen trat nun seinen Siegeslauf über die ganze Erde an. Freilich war das Tempo bei Herstellung von Eisenbahnen Anfangs ein recht langsames; die Menschheit jener Tage konnte sich nur allmählich an die Eisenbahnen gewöhnen, allerorts, selbst im eigenen Vaterlande, begegneten sie tiefer Abneigung, die zu einem guten Theile im Gemüth, in der Scheu vor dem Geheimnifsvollen der gewaltigen Naturkraft, wurzelte, theils auf Unverstand und mangelndem Weitblicke, theils auch auf Selbstsucht, auf der Furcht vor Schädigung eigener Interessen, beruhte. Wenn wir heute, nach 70 Jahren der Erfahrung und einer glänzenden Entwickelung des Eisenbahnwesens, über die meisten der damals ins Feld geführten Gründe gegen die Eisenbahnen nur ein mitleidiges Lächeln haben, so müssen wir andererseits zugeben, dafs manche der ausgesprochenen Befürchtungen, so namentlich die aus landwirthschaftlichen Kreisen erhobenen, in noch gröfserem Mafse eingetroffen sind, als zu jener Zeit angenommen wurde. Doch wer möchte deshalb die Eisenbahnen missen?

Im Jahre 1830 wurde die wichtige Liverpool–Manchester Eisenbahn dem Verkehr übergeben. Das erste Land, welches dem Beispiel Englands folgte, waren die Vereinigten Staaten, wo schon 1829 die erste Eisenbahnlinie, zwischen Baltimore und Ellicots-Mills, eröffnet wurde. Deutschlands erste Eisenbahn wurde 1835 zwischen Nürnberg und Fürth angelegt. In demselben Jahre erhielt Belgien seine erste Eisenbahn zwischen Brüssel und Mecheln. 1837 wurde in Sachsen die Strecke Dresden–Leipzig, 1838 in Preufsen die Linie Berlin–Potsdam eröffnet. So folgte ein Land dem anderen. Am Schlusse des Jahres 1845 bestanden in Deutschland 2143 km, in Frankreich 870 km, in Oesterreich 1058 km Eisenbahnen. Ein lebhafteres Tempo trat seit etwa 1850 in allen Ländern ein. In diesem Jahre belief sich die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes der Erde auf 38 022 km, 1860 war sie auf 106 886 km, 1870 auf 221 980, 1880 auf 367 235 km, 1896 auf 714 998 km angewachsen. Unter den Ländern Europas steht an erster Stelle (1896) Deutschland mit 47 348 km, es folgt Frankreich mit 41 173, Rufsland mit 38 642, Grofsbritannien und Irland mit 34 221, Oesterreich-Ungarn mit 32 180 km u. s. w. Das europäische Eisenbahnnetz mit 257 203 km (1896) wird an Ausdehnung übertroffen durch die Eisenbahnen in Amerika, wo sich ihre Länge insgesammt auf 374 742 km beläuft; ja die Vereinigten Staaten von Amerika für sich besitzen schon mehr Eisenbahnen als ganz Europa zusammen, nämlich 294 088 km. Die übrigen Erdtheile stehen gegen Europa und Amerika weit zurück; den letzten Platz nimmt Afrika ein, doch sind sowohl in Afrika als in Asien theils grofse Eisenbahnlinien im Baue, theils sind Einleitungen zur Herstellung von Eisenbahnen getroffen, die, wie die Bagdad-Bahn, dereinst von gröfster Bedeutung für den Weltverkehr sein werden. Australien schreitet in der Vermehrung seiner Eisenbahnen rüstig voran.

Der Eisenbahnbau hat der Ingenieurkunst grofse Aufgaben gestellt, die in glänzender Weise gelöst worden sind. Wo Berge sich der Schienenführung hindernd entgegenstellten, sind sie durch schwierige, kühne Anlagen theils umgangen, theils sind sie durchbohrt worden. Besonderes Interesse in dieser Beziehung erheischen die grofsen Alpenbahnen, deren älteste die 1854

vollendete Semmering-Bahn ist. Ihr folgte 1867 die Brenner-Bahn, 1871 die Mont Cenis-Bahn, 1882 die Gotthard-Bahn, 1884 die Arlberg-Bahn. Ungeheure Summen an Geld, aufserordentliche Leistungen an Arbeit und Können sind auf diese Bahnen verwendet worden. Die Gotthard-Bahn z. B. mit einer Länge von 99,3 km hat nicht weniger als 228 Millionen Francs gekostet, wovon auf den 15 km langen Tunnel zwischen Göschenen und Airolo allein $56^3/_4$ Millionen Francs entfallen sind. Der menschliche Geist hat es auch verstanden, die Lokomotive auf die Berge hinauf zu führen. Diesem Zwecke dienen Seilbahnen, Zahnradbahnen u. s. w. Unter den bekannteren Bahnen der ersten Art sind zu nennen die Vesuv-Bahn und die Santos-Bahn in Brasilien. Zahnradbahnen sind besonders häufig in der Schweiz; erwähnt sei z. B. die Rigi-Bahn. Aeufserst dankbare Aufgaben hat auch der Brückenbau den Eisenbahntechnikern geboten. Eine der grofsartigsten Eisenbahnbrücken ist die Hängebrücke zwischen New York und Brooklyn, die in weitem Bogen den East River überspannt.

Von besonderer Wichtigkeit für die wirthschaftliche Entwickelung sind die Eisenbahnen für die Vereinigten Staaten von Amerika gewesen. Die umständliche Beförderung zu Lande erschwerte bei den grofsen Entfernungen in ganz aufserordentlichem Mafse den Verkehr zwischen den einzelnen Theilen des grofsen Reichs. Nicht mit Unrecht pflegt man zu sagen, dafs die Eisenbahnen das Land zum zweiten Male erobert haben; jedenfalls sind die Eisenbahnen die hauptsächlichste Ursache der schnellen Erschliefsung des far west und des beispiellosen Aufschwunges des Landes gewesen. Die gröfste Bedeutung unter den Bahnen Nordamerikas haben die sogenannten Pacific-Bahnen, die, den Kontinent von Osten nach Westen durchquerend, den Atlantischen mit dem Stillen Ozean verbinden und deren, aufser einer Canadischen Pacific-Bahn, 5 vorhanden sind.

Mit der Ausdehnung der Eisenbahnen haben die technischen Verbesserungen gleichen Schritt gehalten. Nur in dem Grundgedanken gleicht heute eine der modernen Exprefszug-Lokomotiven der Rocket von Stephenson. Durch Ausnutzung aller technischen Mittel ist es gelungen, die Geschwindigkeit um das Mehrfache jenes Urbildes der Lokomotive zu steigern und dabei doch den Kohlenverbrauch verhältnifsmäfsig einzuschränken. Beim Baue der Eisenbahnwagen, die anfänglich nach dem Muster der Personenpostwagen angelegt wurden, hat man es mehr und mehr verstanden, sie den besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs anzupassen; die Wagen sind mit der Zeit immer bequemer, zweckmäfsiger und prunkvoller ausgestattet worden. Der gröfste Lehrmeister der Menschheit ist das Bedürfnifs. Es ist daher nur natürlich, dafs jene Eisenbahnwagen, die heute als das Muster zweckmäfsiger Einrichtung gelten, demjenigen Lande ihre Entstehung verdanken, wo die gröfsten Entfernungen mit der Eisenbahn zurückzulegen sind, nämlich Amerika. Auch die gute Einrichtung der russischen Eisenbahnwagen ist auf diesen Grund zurückzuführen. Die deutschen Wagen geniefsen den Ruf einer soliden Ausstattung und vor allen Dingen einer tadellosen Sauberkeit. Auch in Bezug auf die Sicherheit des Betriebs, bei der Herstellung von Weichen, Bremsen, im Signalwesen u. s. w. sind bedeutende Fortschritte gemacht worden. Die Geschwindigkeit hat von 30 km in der Stunde im Jahre 1840 auf etwa 80 km und darüber am Ende des 19. Jahrhunderts gesteigert werden können.

Der Vermittelung des Verkehrs innerhalb einzelner grofser Städte dienen durch Dampf betriebene Stadtbahnen, die theils als Hoch-, theils als Tiefbahnen angelegt sind. Zu der ersteren Klasse gehören z. B. die Stadtbahnnetze in Berlin und New York, zur

letzteren die Stadtbahn in London. In den letzten Jahren ist die Elektrizität in erfolgreichen Mitbewerb mit der Dampfkraft getreten. Vorläufig dient sie zwar meist nur bei Stadtbahnen, insbesondere auch als Ersatz für Pferdebahnen, und auf kürzeren Strecken nach aufserhalb als Triebkraft; anscheinend ist aber der Zeitpunkt nicht mehr fern, in dem die grofsen Vorzüge, welche der elektrische Betrieb vor den übrigen Betriebsarten besitzt, zur ausgedehnten Anwendung der Elektrizität führen werden.

Während mit wenigen Ausnahmen anfänglich Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privatthätigkeit überlassen wurde, bricht sich neuerdings mehr und mehr die Ansicht Bahn, dafs es dem öffentlichen Interesse am besten entspricht, wenn der Staat wenigstens die Hauptlinien selbst besitzt und betreibt.

Je mehr das Netz der Eisenbahnen sich verdichtet hat, um so mehr ist die Post bei der Beförderung von Gütern und Personen zurückgetreten. Die Post hat aber, sobald die Eisenbahnen in die Reihe der Beförderungsmittel eingetreten sind, sie für ihre eigentlichen Aufgaben sich nutzbar zu machen gewufst. Dabei ist es oft nicht leicht gewesen, widerstreitende Interessen der Eisenbahnen und der Posten mit einander in Uebereinstimmung zu bringen. Die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen haben sich verschieden gestaltet, je nachdem in den einzelnen Ländern bei dieser Frage die privatrechtlichen Gesichtspunkte oder diejenigen des öffentlichen Rechtes vorwiegen. In den Ländern, wo das erstere der Fall ist, wie in England und den Vereinigten Staaten, haben sich für die Post aus den Beziehungen Schwierigkeiten verschiedener Art ergeben, die in mancher Hinsicht nicht gerade förderlich auf die Erfüllung der der Post obliegenden Verkehrsaufgaben eingewirkt haben. In den übrigen Ländern sind den Eisenbahnen für die erheblichen Vorrechte, die ihnen von der Staatsgewalt eingeräumt werden, im öffentlichen Interesse Leistungen für die Post auferlegt worden, die im Allgemeinen in der unentgeltlichen Beförderung eines Theiles oder der sämmtlichen Postsachen und des zur Bearbeitung erforderlichen Personals bestehen, während die Eisenbahnen für die verschiedenartigen Nebenleistungen besondere Entschädigungen erhalten.

Bei der Benutzung der Eisenbahnen zur Beförderung der Postsachen suchte man anfänglich die bestehenden postalischen Einrichtungen auf das neue Verkehrsmittel zu übertragen, indem die gewöhnlichen Postwagen auf Untergestelle der Eisenbahnwagen gesetzt, die Postsendungen im Uebrigen aber ebenso behandelt wurden wie auf den Landpostkursen. Dieses Verfahren erwies sich je länger desto mehr als unhaltbar und mit dem Eisenbahnbetrieb unvereinbar; auch blieb für die Bearbeitung der Postsendungen die kostbare Zeit völlig unausgenutzt, während deren diese auf der Eisenbahn sich befanden. Das Mittel zur Abhülfe wurde in der Einrichtung der Bahnposten (bureaux ambulants, travelling post offices) gefunden, die zuerst in England im Jahre 1837 auf der Strecke zwischen Liverpool und Birmingham eröffnet wurden. In Preufsen traten die ersten, »Speditionsbureaux« genannten Bahnposten am 1. Mai 1849 in Thätigkeit. Die Bahnpostwagen entsprechen äufserlich den gewöhnlichen Personenwagen, im Innern aber sind sie mit einer ihren besonderen Zwecken angepafsten Einrichtung versehen, die ebenso wie die Wagen selbst im Laufe der Jahre mehr und mehr vervollkommnet worden ist, um den Bahnpostbeamten ihre schweren Pflichten zu erleichtern. Mit geringen Ausnahmen, die durch besondere Verhältnisse bedingt sind, werden alle Eisenbahnen zur Beförderung der Postsachen benutzt. Inwieweit die einzelnen Züge verwendet werden, hängt in den verschiedenen Ländern theils vom Bedürfnisse, theils von dem eingeführten Beförderungssystem so-

wie davon ab, in welcher Weise die Beziehungen zwischen det Post und den Eisenbahnen geregelt sind. In den meisten Ländern findet neben der Beförderung der Postsachen in den Bahnposten, wo sie gleichzeitig bearbeitet werden, auch eine Beförderung von geschlossenen Briefbeuteln durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals statt.

Die Eisenbahnen sind zu Anfang des 20. Jahrhunderts die Haupt-Träger und Vermittler des riesenhaft angewachsenen Postverkehrs: die überwiegende Masse der Postsendungen bewegt sich ganz oder theilweise auf ihnen. Trotzdem haben die übrigen Beförderungsmittel keineswegs ihre Bedeutung verloren; im Gegentheil überwiegt selbst heute noch die Länge der Postkurse auf gewöhnlicher Strafse sehr bedeutend die Ausdehnung der zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnen zusammen mit den Dampfschiffslinien, ganz ungerechnet die zahlenmäfsig nicht festzustellenden Leistungen der Briefträger und der Landbriefträger, obwohl auch sie eigentlich noch hierbei in Anschlag zu bringen sind. Nach der neusten Statistik des Weltpostvereins für das Jahr 1897 hat sich die Länge der zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnen auf 631 029 km, der Postdampfschiffslinien auf 564 287 km, zusammen auf 1 195 316 km belaufen, während die Postkurse auf gewöhnlicher Strafse eine Länge von 1 524 730 km gehabt haben.

Die erste Stelle unter den Postbeförderungsmitteln auf gewöhnlicher Strafse, nicht zwar der Menge und der Bedeutung der beförderten Korrespondenz nach, wohl aber hinsichtlich der Länge der Beförderungsstrecke, nimmt der F u f s b o t e ein; alle Fortschritte, welche das 19. Jahrhundert in der Ausbildung der Beförderungsmittel aufzuweisen hat, haben nicht vermocht, ihn aus der Stellung zu verdrängen, die er schon zu Anfang des Jahrhunderts besafs. Wenn der Fufsbote in den hochentwickelten Staaten des alten Europa meist nur dazu dient, die Verbindung der kleineren Orte mit der Eisenbahn oder unter einander herzustellen, so bildet er in den weniger vorgeschrittenen Ländern noch heute ein wichtiges Glied im Weltverkehre.

Ein Verkehrsmittel, das zugleich den Dienst erleichtert und die Beförderungszeit abkürzt, ist in neuerer Zeit in dem F a h r r a d erstanden. Das Fahrrad, als Zwei- oder Dreirad, hat für die Beförderung der Postsendungen bereits eine erhebliche Bedeutung erlangt; seine Verwendbarkeit ist aber beschränkt, weil es zu sehr von der Beschaffenheit der Wege und von Witterungseinflüssen abhängt, auch die Maschinen trotz der Vervollkommnung, die sie erfahren haben, aufserordentlich empfindlich sind und leicht Schaden leiden.

Zu den Fufsboten sind zu rechnen die B r i e f t r ä g e r, die mit gleicher Unermüdlichkeit Tag aus Tag ein die angekommenen Korrespondenzen den Empfängern in den Orten zustellen, die Landbriefträger, denen für das platte Land die gleiche Verpflichtung und die Mitnahme der eingelieferten Sendungen obliegt, ferner die Briefkastenleerer, die in regelmäfsigen Fristen die in den Orten aufgestellten Briefkasten zu leeren und die eingesammelten Sendungen zu den Postanstalten zu bringen haben.

Die Briefträgeranstalt war zu Anfang des Jahrhunderts, soweit überhaupt die Briefe den Empfängern in die Wohnung bestellt wurden und nicht, wie es meist der Fall war, von der Post abgeholt werden mufsten, eine private Einrichtung der Postmeister. Daraus erklärt es sich, dafs für alle Briefsendungen von den Empfängern besonderes Bestellgeld erhoben wurde. Später, in Preufsen 1824, ging sie in die unmittelbare Verwaltung des Staates über, das Bestellgeld wurde aber zunächst beibehalten und ist vielfach erst durch Rückwirkung der Festsetzungen des Weltpostvertrags auf die inneren Verhältnisse der Länder zur Aufhebung gelangt. In Oesterreich

hat es in allen kleineren Orten sogar bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestanden und ist erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts, gleich dem Landbestellgeld, aufgehoben worden. Die Zahl der Bestellungen ist im Laufe des Jahrhunderts mehr und mehr, oft über das Bedürfnifs hinaus, gesteigert worden. In Berlin fand zu Anfang des Jahrhunderts eine 2 malige Briefbestellung täglich statt, während es deren am Ende des Jahrhunderts 11 gab. Im Uebrigen besteht in den verschiedenen Ländern je nach dem Kulturzustande, den geschäftlichen und sonstigen Verhältnissen in den Bestelleinrichtungen eine grofse Verschiedenheit, die sich sowohl auf die Zahl als auf die Ordnung und Pünktlichkeit, auf die Art der Bestellungen u. s. w. erstreckt.

Eine Bestellung der Postsendungen nach den kleineren Orten, wo Postanstalten nicht bestanden, und nach dem platten Lande fand zu Anfang des Jahrhunderts nirgends statt. Die preufsische Postverwaltung war die erste, welche, wenn auch zunächst in beschränktem Mafse, im Jahre 1824 eine L a n d b r i e f b e s t e l l u n g ins Leben rief. In umfassenderer Weise wurde sie hierauf in Frankreich im Jahre 1830 eingeführt. Langsam aber sicher wurde das begonnene Werk in Preufsen fortgesetzt; unter der Reichs-Postverwaltung hat der Landpostdienst derartige weitere Fortschritte gemacht, dafs heute die deutsche Post wohl die besten Landbestelleinrichtungen der Welt besitzt, zumal seitdem ein Theil der Landbriefträger mit Fuhrwerk ausgerüstet ist. Die Einführung des Landpostdienstes und die Verbesserungen, durch welche dieser Betriebszweig in Deutschland auf seine heutige Höhe gebracht worden ist, gehören mit zu den bedeutendsten Errungenschaften des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete des Postwesens, denn dadurch ist, wenigstens zum Theil, die geistige und wirthschaftliche Vereinsamung aufgehoben, in welcher der Landbewohner durch die natürliche Lage der Verhältnisse sich befand. Während in den Ländern Europas mit wenigen Ausnahmen die Landbriefbestellung eingeführt ist, wenn auch nirgends in der Vollkommenheit wie in Deutschland, entbehren die aufsereuropäischen Staaten einer solchen fast durchweg; selbst in den Vereinigten Staaten von Amerika sind erst in den letzten Jahren die Anfänge zur Einführung des Landpostdienstes gemacht worden. Das ursprünglich erhobene Bestellgeld für Briefsendungen ist, wie bei der Ortsbestellung, so auch bei der Landbestellung allmählich beseitigt worden.

Die R e i t p o s t e n, die zu Anfang des Jahrhunderts in allen Ländern eine ziemlich wichtige Rolle spielten, sind mit der Zeit mehr und mehr eingeschränkt worden; in gröfserem Umfange bestehen sie heute nur noch in Rufsland, Japan und Uruguay.

Mit der Ausbreitung der Eisenbahnen sind auch die P e r s o n e n p o s t e n mehr und mehr verschwunden. Verhältnifsmäfsig die gröfste Zahl von Reisenden wird noch in der Schweiz mit den Personenposten befördert; sie belief sich im Jahre 1897 auf 1 247 069. In Deutschland sind in demselben Jahre noch 3 035 801 Personen mit der Post gereist. Im preufsischen Postgebiete belief sich ihre Zahl im Jahre 1842, also zu einer Zeit, als noch wenige Eisenbahnen bestanden, auf 2 078 439, so dafs, wenn überhaupt, in der Zahl der Postreisenden nur ein geringer Rückgang eingetreten ist; die Länge der auf die einzelne Person entfallenden Beförderungsstrecke ist aber bedeutend geringer geworden. In der Mehrzahl der Länder befafst sich die Post heute überhaupt nicht mehr mit der Personenbeförderung. Soweit wegen des Umfanges der Postladung fahrende Posten erforderlich und im Hinblick auf den Personenverkehr lohnend sind, werden solche von Privatunternehmern unterhalten, die von der Post für die Beförderung der Postsachen eine Entschädigung erhalten und daneben für eigene Rech-

nung mit der Beförderung von Personen sich befassen. Diese Art der Beförderung der Postladung und von Reisenden hat sich auch in Deutschland in bedeutendem Umfang eingebürgert.

Als besondere Erscheinungen unter den fahrenden Posten sind zu erwähnen die Rennthier- und Hundeposten, die mit leichten Wagen oder Schlitten in fliegender Eile über die weiten Flächen von Sibirien oder durch das goldreiche Bergland von Alaska dahinsausen; sie dürften in ihrer Eigenart im Laufe des Jahrhunderts sich kaum verändert haben.

Die Beförderung der Brief- und Packetsendungen zwischen den Bahnhöfen und den Ortspostanstalten wird bewirkt durch Güter- und Kariolposten, die in grofsen Städten auch zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den Stadtpostanstalten und in geeigneten Fällen zwischen Postanstalten in verschiedenen Orten dienen. Eine Abart bilden die seit etwa einem Jahrzehnt in einigen Ländern, darunter auch Deutschland, bestehenden Strafsenposten, in denen ähnlich wie in den Bahnposten die Briefsendungen sortirt und bearbeitet werden, wodurch namentlich für die Ortsbriefe eine erhebliche Beschleunigung in der Ueberkunft erreicht wird. Zur Klasse der Güterposten sind auch die Packetbestellfahrten zu zählen, die in Deutschland in allen Städten von einiger Bedeutung zur Erleichterung und Beschleunigung des Packetbestellgeschäfts eingeführt sind. Neuerdings werden Versuche angestellt, anstatt der Pferde die Elektrizität oder andere selbstthätige Kraftquellen in Gestalt der Automobilwagen für die Güterposten und Packetbestellfahrten nutzbar zu machen.

Neben Dampf und Elektrizität hat die moderne Zeit es verstanden, auch die Luft, in verdichtetem oder verdünntem Zustande, sich dienstbar zu machen, um in Röhren kleine Büchsen mit Briefsendungen zu treiben. Derartige Rohrpostanlagen bestehen seit einigen Jahrzehnten in verschiedenen europäischen Ländern und in den Vereinigten Staaten von Amerika innerhalb einzelner grofser Städte und zwischen solchen. Nach Einführung des Fernsprechers hat die Rohrpost einen Theil ihrer früheren Bedeutung verloren; sie würde zu einer erhöhten Bedeutung gelangen können, wenn Röhren mit gröfserem Durchmesser verwendet würden, wie es bei den jüngeren Anlagen in Amerika geschehen ist, damit nicht nur einzelne Briefe und Karten, sondern auch Briefbunde und selbst ganze Briefpackete mit der Rohrpost befördert werden können.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts bis über das erste Drittel hinaus herrschte auf dem Meere das Segel als das wichtigste Mittel der Fortbewegung. Gegenüber den Dampfkolossen, welche heute die Meere durchfurchen, waren die Segelschiffe jener Zeit wahre Nufsschalen; beispielsweise besafsen die zwischen England und Nordamerika verkehrenden Segelschiffe durchschnittlich nicht über 400 Tonnen Inhalt. Zwischen England und dem europäischen Festlande bestanden bereits im Jahre 1780 zur Personen- und Postbeförderung regelmäfsige, 2 mal wöchentliche Verbindungen mittelst Segelschiffs und zwar zwischen Dover einerseits, Ostende und Calais andererseits, sowie zwischen Harwich und Holland; im Jahre 1798 scheint auch ein regelmäfsiger Dienst zwischen Yarmouth und Cuxhaven bestanden zu haben. Ein wöchentlicher Dienst war ferner eingerichtet zwischen Falmouth und Lissabon, ein 4 wöchentlicher zwischen Falmouth, New York und Westindien. Doch liefs die Regelmäfsigkeit und Pünktlichkeit dieser Fahrten zu wünschen übrig. Auf Fracht wartend, durch widrige Winde zurückgehalten oder aus sonstigen Gründen verliefsen die Schiffe den Hafen oft erst Wochen nach der angesetzten Abfahrtszeit. Die Dauer der Ueberfahrt nach Amerika hing sehr von Wind und Wetter ab; als Durch-

schnitt mögen 5 bis 6 Wochen anzunehmen sein, wenn auch wesentlich schnellere Ueberfahrten vorkamen. Trotz aller Mängel, die mit den Segelschiffahrten verbunden waren, mufs doch anerkannt werden, dafs die Beförderung zu Wasser zu jener Zeit nicht nur billiger — was sie auch heute noch ist —, sondern auch schneller und sicherer war als die Landbeförderung.

Früher als zu Lande wurde der Dampf auf dem Wasser als bewegende Kraft benutzt. Es hat aber bei den Dampfschiffen länger gedauert als bei den Eisenbahnen, ehe sie zur allgemeinen Anwendung kamen. Das erste Dampfschiff, das eine gröfsere Reise machte, war der von dem Amerikaner Robert Fulton erbaute Clermont; er fuhr im Jahre 1807 auf dem Hudson zwischen New York und Albany und legte die 150 engl. Meilen lange Strecke bei der Hinfahrt in 32, bei der Rückfahrt in 30 Stunden zurück. Obwohl sich nun die Flüsse und Binnenseen Amerikas und bald auch Europas mit Dampfschiffen belebten, dauerte es doch bis zum Jahre 1840, ehe, von einzelnen Fahrten abgesehen, das Dampfschiff auf dem Ozean heimisch wurde. In diesem Jahre wurde zur Vermittelung des Verkehrs zwischen der alten und der neuen Welt die erste Dampfschiffslinie, die Cunard Linie, mit 4 Schiffen von je 1200 Tonnen und Maschinen von 440 Pferdekräften ins Leben gerufen. Seitdem hat sich die Dampfschiffahrt nach jeder Richtung hin in ungeheuerer Weise entwickelt. Die Technik des Schiffsbaus hat überraschende Fortschritte gemacht, unter denen namentlich zu nennen sind: die Benutzung von Eisen und Stahl an Stelle des Holzes zum Baue der Schiffe, die Anwendung der Schraube, besonders des Doppelschraubensystems, statt der Schaufelräder und die Verbesserung der Maschinen. Die Dampfschiffe sind zur Verringerung des Beförderungsantheils, der auf die einzelne Person und Waare entfällt, immer gröfser gebaut, die innere Ausstattung ist verbessert und mit allen Bequemlichkeiten des modernen Lebens versehen worden. Durch diese Umstände ist der Gang der Dampfer ruhiger und stetiger, die Fahrt sicherer und angenehmer geworden. Die wichtigsten Errungenschaften aber sind in Bezug auf die Schnelligkeit zu verzeichnen, denn während die ersten transatlantischen Dampfer eine durchschnittliche Geschwindigkeit in der Stunde von 8,5 Knoten besafsen, war sie 1860 bereits auf 11, 1880 auf 15,5 Knoten und seitdem ist sie unter der Herrschaft der Schnelldampfer bei den neusten Schiffen dieser Art auf 22 bis 23 Knoten in der Stunde gestiegen, so dafs die Ueberfahrt von England nach Amerika gegenüber 15 Tagen im Jahre 1840, 11 Tagen 1860, 8 Tagen 1880 heute wenig mehr als 5 Tage in Anspruch nimmt.

Der Erfolg, welchen die Cunard Linie zu verzeichnen hatte, regte allenthalben zur Gründung von Dampferlinien an, so dafs bald zwischen allen Haupthandelsplätzen der Erde regelmäfsige Dampfschiffsverbindungen entstanden. In Deutschland waren es die alten Hansestädte Hamburg und Bremen, die durch rasches Zugreifen unserem Vaterlande den gebührenden Antheil am Seeverkehre zu sichern verstanden. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen, haben die beiden wichtigsten deutschen Dampfschiffsgesellschaften, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft und der Norddeutsche Lloyd, trotz schlimmer Zeiten, die vorübergehend nicht ausgeblieben sind, sich zu den gröfsten Schiffsunternehmungen der Welt emporgeschwungen; mit ihnen hat eine gröfsere Anzahl anderer Gesellschaften dazu beigetragen, die Erzeugnisse deutschen Gewerbfleifses nach allen Erdtheilen zu tragen und die Seeinteressen Deutschlands zu solcher Höhe zu bringen, dafs sie hinter England denen aller Völker der Welt voranstehen. Unter den englischen Gesellschaften ist die bedeutendste die

Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P. and O.), der sich eine gröfsere Zahl anderer Gesellschaften würdig anreiht. Die gröfsten französischen Schiffsunternehmungen sind die Compagnie générale transatlantique und die Messageries maritimes, die bedeutendste österreichische Gesellschaft ist der Oesterreichische Lloyd, Italien hat die Navigazione Generale Italiana u. s. w. Das Verzeichnifs, welches zu der im Kursbüreau des Reichs-Postamts bearbeiteten Karte der grofsen Dampfschiffslinien im Weltpostverkehr (Ausgabe 1899) gehört, führt in allen Theilen der Welt nicht weniger als 190 Linien auf, welche der Vermittelung des Postverkehrs dienen. Mehr noch als die Eisenbahnen bilden die Dampfschiffe die Träger der eigentlichen Weltpost, indem sie vorzugsweise den Verkehr zwischen den Erdtheilen vermitteln. Während anfänglich der Austausch der Briefsendungen lediglich in geschlossenen Beuteln stattfand, so dafs die Zeit der Ueberfahrt für die Bearbeitung unbenutzt blieb, ist man vor einem Jahrzehnte bei einigen Hauptlinien dazu übergegangen, auf den Dampfern Seepostbüreaus einzurichten, in denen ähnlich wie in den Bahnposten die Sendungen unter Leitung von Beamten des Bestimmungslandes derartig vorgearbeitet werden, dafs die nach dem Inneren bestimmten Gegenstände im Landungshafen unmittelbar auf die anschliefsenden Eisenbahnen übergehen können, wodurch eine erhebliche Beschleunigung in der Ueberkunft, in manchen Fällen bis zu 24 Stunden und mehr, erzielt wird. Wenn auch die grofsen Postdampfschiffsunternehmungen ihre Haupteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehre ziehen, so ist doch ihre Lebensfähigkeit zu einem nicht geringen Theile von den Beziehungen zu den Postverwaltungen und von den Bewegungen im Weltpostverkehr abhängig. Die Regelung der aus diesen Beziehungen den Dampfergesellschaften zufliefsenden Entschädigungen erfolgt in den verschiedenen Staaten und auch innerhalb dieser für die einzelnen Linien nach verschiedenen Grundsätzen; theils werden Staatsbeihülfen, theils Schiffahrtprämien oder beides zusammen, theils Bauschsummen für die Beförderung der Postsachen gewährt, theils erfolgt die Vergütung auf Grund besonderer Einzeltarife nach dem Gewichte der Postladungen.

Mehr als den Landstrafsen wurde im 18. Jahrhundert den Wasserwegen im Inneren der Länder eine sorgsame Pflege zugewendet und zwar namentlich in solchen Staaten, in denen schon zu jener Zeit der Gewerbfleifs gut entwickelt war, wie in den Niederlanden, Frankreich und England. Auch in Preufsen hatten sich einsichtige Herrscher um die Verbesserung der natürlichen und um die Anlegung künstlicher Wasserwege verdient gemacht, aber später gerieth sowohl in Preufsen wie in den anderen deutschen Staaten der weitere Ausbau, vornehmlich aus Mangel an Mitteln, in Stillstand, während die vorgenannten drei Länder und ebenso Belgien und die Vereinigten Staaten von Amerika unablässig an der Vermehrung und Verbesserung ihrer Wasserwege gearbeitet haben. Erst in neuerer Zeit ist auch in Deutschland die Frage wieder in Flufs gekommen und nach Anlegung des Rhein-Ems-Kanals scheinen die weiteren grofsen Pläne, die als nächste Ziele die Verbindung des Rheines mit der Elbe und die Anlegung eines Grofsschiffahrtswegs zwischen Berlin und Stettin im Auge haben, trotz vielseitigen Widerstandes sich verwirklichen zu sollen. Die Binnen-Wasserstrafsen sind für den Postverkehr wegen der Langsamkeit der Beförderung nur von untergeordneter Bedeutung, für den Personenverkehr kommen nur die grofsen Flüsse und Seen in Betracht; den Hauptwerth besitzen sie für die Güterbeförderung, namentlich von Massengütern und solchen Waaren, die hohe Frachten nicht vertragen.

Von um so gröfserer Bedeutung für den Postverkehr, wie nicht minder für den Personen- und Güterverkehr, sind die künstlichen See-Wasserstrafsen, die im 19. Jahrhundert angelegt worden sind und die mit zu den grofsartigsten Leistungen gehören, welche die Technik aufzuweisen hat. Die wichtigste unter diesen Wasserstrafsen ist der in den Jahren 1859 bis 1869 von dem »grofsen Franzosen« Ferdinand von Lesseps erbaute Suezkanal. Die Herstellung des Kanals hat die ungeheure Summe von nahezu 500 Millionen Francs verschlungen, aber die Vortheile, welche er der Schifffahrt und dem Handel gewährt, sind unermefslich, denn gegenüber dem bisherigen Wege um das Kap der Guten Hoffnung herum ist durch den Kanal der Seeweg zwischen Europa einerseits, Ostafrika, Indien, Ostasien und Australien andererseits, ganz bedeutend abgekürzt worden. Diese Wegeverkürzung beträgt z. B. von Southampton nach Bombay 4800 Seemeilen, nach Hongkong 3680, von Hamburg nach Bombay 4890 Seemeilen. Die Zahl der Schiffe, welche den Kanal benutzt haben, ist von Jahr zu Jahr gestiegen und beläuft sich zur Zeit auf etwa 4000 jährlich, wovon gegen 400 auf Deutschland entfallen. Deutschland hat in dem Kaiser Wilhelm-Kanal, der zwischen der Kieler Bucht und der Elbe Ost- und Nordsee mit einander verbindet, ein Meisterwerk der Wasserbaukunst geschaffen, das in gleicher Weise wichtigen strategischen und wirthschaftlichen Interessen dient. Der im Jahre 1893 dem Verkehr übergebene Kanal durch den Isthmus von Korinth wird, trotzdem er den Weg zwischen Triest und Athen um 185 Seemeilen abkürzt, nur wenig befahren, weil Fehler bei der Anlage und andere ungünstige Verhältnisse die Schiffahrt belästigen. Die lange geplante und an verschiedenen Stellen in Angriff genommene Durchstechung Zentralamerikas zur Herstellung einer direkten Seeverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean ist bis jetzt nicht vollendet worden.

Der gewaltig angewachsene Schiffsverkehr hat grofsartige Hafenanlagen erfordert. Die Gefahren der Schiffahrt sind die Veranlassung zur Schaffung und Vervollkommnung der Mittel zur Sicherung des Seeverkehrs gewesen. Die nautischen Wissenschaften haben nach jeder Richtung hin grofsartige Fortschritte gemacht.

Die schon im grauen Alterthum als rasche Botin bekannte Brieftaube ist zu Ende des 18. Jahrhunderts gelegentlich zur Beförderung von Nachrichten verwendet worden. Diese Rolle eines aufsergewöhnlichen Helfers hat sie im 19. Jahrhundert beibehalten und trotz Telegraphen und Fernsprecher, Lichttelegraphen und Telegraphie ohne Draht wird sie auch im 20. Jahrhundert noch in die Lage kommen können, in besonderen Fällen der Menschheit ihre werthvollen Dienste zu leihen. Eine ähnliche Rolle im Reiche der Lüfte hat der Luftballon im abgelaufenen Jahrhunderte gespielt; im Gegensatze zu der Brieftaube wird es aber dem Luftballon im neuen Jahrhundert vielleicht beschieden sein, eine allgemeinere Bedeutung für das Verkehrswesen zu gewinnen, wenn es gelingt, das Problem der Lenkbarkeit zu lösen, woran so lange schon die besten Kräfte vergeblich sich abmühen.

(Schlufs folgt.)

44. Die Grofse Berliner Strafsenbahn im Jahre 1899.

Die Umwandlung des Bahnnetzes der Grofsen Berliner Strafsenbahn für den elektromotorischen Betrieb ist im vergangenen Jahre erheblich gefördert worden; am Schlusse des Berichtsjahrs 1899 waren 19 Linien mit elektrischer Betriebskraft ausgerüstet. Für die weitere Ausgestaltung des Motoren-

betriebs im laufenden Jahre liegt wiederum ein umfassendes Bauprogramm vor, nach dessen Durchführung die Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektrischen im Wesentlichen beendet sein wird.

Die im Dezember 1899 eingetretenen Schneefälle haben weitgehende und anhaltende Störungen im Betriebe der mit Akkumulatoren befahrenen Strecken gerade in den wichtigsten Verkehrsstrafsen verursacht. Die Akkumulatorbatterien zeigten sich auf den langen überaus schwierig zu passirenden Entladestrecken den aufserordentlich gesteigerten Anforderungen an die Leistungen nicht genügend gewachsen; in Folge dessen konnte der Fahrplan zeitweise auch in beschränktem Umfange nicht überall ordnungsmäfsig aufrecht erhalten werden. Zur Fernhaltung der grofsen Unzuträglichkeiten, die durch derartige Störungen für das Verkehrsleben Berlins entstehen, ist es der Gesellschaft von den betheiligten Behörden gestattet worden, auf mehreren wichtigen Strafsenstrecken, auf denen bisher vertragsmäfsig automobiler Betrieb stattzufinden hatte, oberirdische Stromzuführung einzurichten.

Der Personenverkehr und die Einnahmen haben sich im Betriebsjahr 1899 erfreulich entwickelt. Auf den Bahnlinien der Gesellschaft sind im vergangenen Jahre 188 Millionen Personen gegen 172 Millionen im Jahre 1898, mithin 1899 16 Millionen, d. s. 9,3 v. H., mehr befördert worden. Die Betriebsleistungen sind von 37 772 595 Wagenkilometern im Jahre 1898 auf 44 924 467 im Jahre 1899, d. i. um 18,93 v. H., gestiegen. Für die Personenbeförderung sind im Berichtsjahr 19 695 865 Mark gegen 18 249 377 Mark im Jahre 1898 eingenommen worden, was einer Steigerung von 7,93 v. H. entspricht. Der durchschnittlich auf eine Person entfallende Nutzertrag hat 10,48 Pf. gegen 10,61 Pf. im Jahre 1898 und die auf ein Wagenkilometer entfallende Einnahme 44 Pf. gegen 48 Pf. betragen. Auch im vergangenen Jahre sind die Mehreinnahmen im Verhältnisse zu den gesteigerten Betriebsleistungen erheblich zurückgeblieben. Das fortgesetzte Sinken des Nutzertrags ist auf die weitere Verbilligung der Tarife, die Vermehrung der Theilstrecken und die erweiterte Benutzung der Zeitkarteneinrichtung zurückzuführen.

Während der Reinertrag des Unternehmens in den letzten Jahren eine andauernde Steigerung erfahren hat, ist im vergangenen Jahre ein nicht unerheblicher Rückgang eingetreten. In den Jahren 1889 bis 1895 sind $12^1/_2$, 1896 15, 1897 16 und 1898 sogar 18 v. H. Dividende vertheilt worden; für das vergangene Jahr beträgt die Dividende nur 10,5 v. H. Für die Beurtheilung dieses Rückganges kommt in Betracht, dafs die Einnahme durch den Verkehrsausfall in Folge der Schneefälle und der zeitweilig sehr kalten Witterung im Dezember ungünstig beeinflufst worden ist, während die Betriebsausgaben gleichzeitig durch die Schneeräumungskosten und die Beseitigung derjenigen Schäden, welche an den elektrischen Einrichtungen der Motorwagen, in erster Linie an den Akkumulatorbatterien, durch übermäfsige Inanspruchnahme entstanden sind, eine fühlbare Steigerung erfahren haben. Ferner sind bedeutende Mehrausgaben durch Vermehrung des Personals aus Anlafs der Erweiterung des elektrischen Betriebs, durch Aufbesserung des Diensteinkommens des Fahrpersonals und durch Verkürzung der Dienstzeit erwachsen. Eine wesentliche Besserung der Ertragsverhältnisse wird eintreten, sobald das Bahnnetz nur noch elektrisch befahren wird, da die gleichzeitige Aufrechterhaltung des Pferde- und des elektrischen Betriebs nicht unerhebliche Mehraufwendungen bedingt.

Das Aktien- und Obligationenkapital hat, vorwiegend aus Anlafs der Einführung des elektrischen Betriebs, wie im Jahre 1898, so auch im Berichtsjahr eine erhebliche Vermehrung erfahren; es betrug Ende 1899 79,3 Millionen Mark (1898 57,3,

1897 34,9). Zur Bestreitung der weiteren Kosten für die Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektrischen soll das Grundkapital im laufenden Jahre um weitere 22 875 000 Mark erhöht werden.

Das Bahnnetz wurde durch den Zugang neuer Linien und die Herstellung von Ergänzungsstrecken um 32 865 m Gleise erweitert; Ende 1899 waren 356 731 m Gleise vorhanden.

Der Wagenpark umfafste am Ende des Berichtsjahrs 1720 Wagen, darunter 282 Akkumulator- und 242 Oberleitungswagen für den elektrischen Betrieb. Die Unterhaltung der Wagen erforderte ein Personal von 469 Personen, von denen 313 in der Hauptwerkstatt und 156 auf den Bahnhöfen beschäftigt waren.

An Pferden waren am 1. Januar 1899 5471 Stück vorhanden mit einem Buchwerthe von 1 367750 Mark oder 250 Mark für das Pferd; angekauft wurden im Laufe des Jahres 165 Pferde für zusammen 132 260 Mark oder im Durchschnitt 802 Mark für das Pferd. Der Durchschnittspreis der angekauften Pferde ist andauernd im Steigen begriffen; er betrug 1895 648 Mark, 1896 734 Mark, 1897 721 Mark und 1898 772 Mark. In Abgang kamen 2 zurückgegebene, 116 gefallene und getödtete und 910 ausgemusterte, im Ganzen also 1028 Pferde, so dafs am 1. Januar d. J. nur noch ein Bestand von 4608 Pferden verblieb. Die Abschreibungen auf dem Pferde-Konto sind wiederum so reichlich bemessen worden, dafs jedes Pferd nur mit 250 Mark zu Buche steht. Der Anschaffungswerth der im Jahre 1899 durch Tod oder durch Verkauf ausgemusterten 1026 Pferde hat 730 913 Mark, für das einzelne Pferd somit 712 Mark betragen. Für die ausgemusterten Pferde sind 275 588 Mark, d. s. 269 Mark für das einzelne Pferd, vereinnahmt worden. Die sich aus dem Unterschiede zwischen Anschaffungspreis und dem Erlös ergebenden Nutzungskosten dieser Pferde stellen sich, da sich das einzelne Pferd durchschnittlich 2049 Tage im Besitze der Gesellschaft befunden hat, für den Tag und das Pferd auf 21,66 Pf. gegen 22,10 1898 und 25,53 1897. Jedes Pferd hat im Durchschnitt 25,8 km täglich zurückgelegt.

Die Futterpreise für Hafer und Mais waren um 30 Pf. und 65 Pf. für 50 kg höher als im Jahre 1898, während für Heu und Stroh je 5 Pf. für den Zentner weniger gezahlt worden sind. Eine Tagesration an Futter und Streu hatte im Durchschnitt einen Werth von 1 Mark 8,8 Pf. gegen 1 Mark 4,8 Pf. im Vorjahre.

Der Hufbeschlag und die thierärztliche Behandlung der Pferde wurde unter der Aufsicht des Oberstallmeisters und dreier Thierärzte bewirkt und erforderte einen Kostenaufwand von 218 406 Mark; bei einem Durchschnittsbestande von 5039 Pferden entfallen auf jedes Pferd 43 Mark 34 Pf. jährlich.

Die Einrichtung einer Pensionskasse, für die bereits 1898 ein Betrag von 100 000 Mark bereitgestellt worden war, hat auch im vergangenen Jahre noch nicht erfolgen können; die Schwierigkeiten, die bisher der Einführung der Kasse entgegengestanden haben, werden voraussichtlich in kurzer Zeit behoben sein.

Für die Benutzung der Strafsenbahnen zu Postzwecken, die sich auf Beförderung der bestellenden Boten zwischen den Postämtern und den Revieren sowie innerhalb dieser und auf die Beförderung der Unterbeamten mit Briefkartenschlüssen erstreckt, sind 1899 von der Postverwaltung 37 646 Mark (1898 36 350 Mark) gezahlt worden.

Seit dem 1. Januar d. J. ist die Verschmelzung der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft mit der Grofsen Berliner Strafsenbahn durchgeführt.

45. Geschichte des Dampfschiffswesens im Nordatlantischen Ozean.

Die Geschichte der Dampfschiffahrt zwischen Europa und Nordamerika zeigt eine ununterbrochene Reihe von Triumphen der Schiffsbaukunst und des Wagemuths kühner Unternehmer. Eine zuverlässige Darstellung dieser Geschichte finden wir in einem Buche von Henry Fry, dem früheren Handelsminister von Canada und Lloyd-Agenten zu Quebec, das unter dem Titel »The History of North Atlantic Steam Navigation« bei Sampson Low, Marston and Company in London erschienen ist. Der Verfasser war 1837 beim Stapellaufe des ersten englischen Oceandampfers für den amerikanischen Verkehr, des »Great Western«, zugegen und hat die ganze Entwickelung des Dampferwesens selbst miterlebt. Nachstehender kurzer Auszug aus dem Buche, der durch einige neuere Angaben vervollständigt ist, dürfte von allgemeinerem Interesse sein.

Das Verdienst der Entdeckung des amerikanischen Festlandes ist nach Ansicht des Verfassers dem Sebastian Cabot aus Bristol zuzuerkennen, da Columbus zwar als erster Europäer 1492 die mittelamerikanischen Inseln aufgefunden, aber erst 1498 das Festland entdeckt habe, während Cabot schon 1496 auf einer Reise von Bristol nach Westen am Cap Breton (bei Neu-Schottland) gelandet sei.

Durch die grofsen Entdeckungen des 15. und 16. Jahrhunderts wurden die Portugiesen und die Spanier die Beherrscher des Weltmeers. Grofse Reichthümer strömten aus den überseeischen Ländern nach der Pyrenäischen Halbinsel. Die Portugiesen waren jedoch nur geschickte Seefahrer, dagegen schlechte Kolonisten. Sie waren unwissend, abergläubisch und grausam. Ihre Kolonien wurden vernachlässigt und fielen den Holländern und anderen Nationen in die Hände. Spanien dagegen wurde ein mächtiger Staat. Es hatte grofse Besitzungen in Südamerika, Westindien, den Niederlanden, Italien, Afrika und im ostindischen Archipel. Seine Truppen waren in der Mitte des 16. Jahrhunderts die ersten in Europa und seine Flotte beherrschte die See. Die Bergwerke von Potosi und Chile lieferten nach Cadix einen jährlichen Tribut im Werthe von 100 Millionen Dollars. Aber in Folge seiner Unduldsamkeit und Grausamkeit verlor Spanien seine niederländischen und italienischen Besitzungen. 1704 wurde Gibraltar und später Trinidad von den Engländern erobert; 1805 zerstörte Nelson bei Trafalgar die spanische Seemacht. Louisiana wurde an Frankreich, Florida an die Vereinigten Staaten von Nordamerika abgetreten, während Peru, Chile und die mittelamerikanischen Staaten ihre Unabhängigkeit erlangten. Wie Spanien den letzten Rest seiner Kolonien und seine Bedeutung zur See einbüfste, ist noch in Aller Erinnerung.

Auf Portugal und Spanien folgte Holland als erste Seemacht der Welt. In den Kriegen mit Spanien wurden die Niederländer ausgezeichnete Seeleute. Als unternehmende und unermüdliche Kaufleute besuchten sie alle Meere. Kein Hafen war ihnen zu weit, keine Schwierigkeit schreckte sie zurück. Mit 100 Kriegsschiffen boten sie jedem Gegner die Spitze. Die Niederländisch-Ostindische Compagnie eroberte Inseln und Königreiche.

Die Holländer traten die Vorherrschaft zur See an England ab. Der Grund zu der englischen Seemacht wurde durch Cromwell gelegt, der in seinen berühmten Schiffahrtsgesetzen von 1651 bestimmte, dafs die Erzeugnisse fremder Erdtheile nur in britischen Schiffen in England eingeführt werden sollten und der auch in Bezug auf den sonstigen europäischen Handel der niederländischen Vermittelung ein Ziel setzte. Nicht leichten Kaufes gaben die Niederländer ihren

Vortheil aus den Händen. In erbitterten Kriegen kämpften sie 1652 bis 1667 mit England, ohne jedoch den Rivalen niederwerfen zu können. Unter dem Drucke der Cromwellschen Gesetze entstanden an den englischen Küsten blühende Schiffswerften, so dafs sich z. B. von 1666 bis 1688 die britische Handelsflotte verdoppelte und weiter stetig zunahm.

Den gröfsten Aufschwung aber erfuhr das englische Schiffswesen erst im 19. Jahrhundert, als sich ein ungeheuerer Auswandererstrom nach Nordamerika in Bewegung setzte und der anschwellende Verkehr zwischen der Alten und der Neuen Welt den Bau von Schiffen erforderlich machte, denen gegenüber die Segelschiffe früherer Jahrhunderte wie Spielzeug erscheinen.

Die nordamerikanischen Freistaaten bauten nach ihrer Unabhängigkeitserklärung schöne Handelsschiffe von 800 bis 1800 Tons Rauminhalt und monopolisirten viele Jahre den Handel mit England. Bei günstigem Winde führten sie im Frühling und im Sommer recht schnelle Ueberfahrten aus; aber im Winter, wenn die Schiffe durch widrige Westwinde aufgehalten wurden, blieben sie oft 60, 70, 80 und selbst 90 Tage auf der Rückfahrt nach New York unterwegs. Manches Schiff führte 1000 Auswanderer über das Meer. Diese amerikanischen Holzschiffe verloren ihre Bedeutung, als die eisernen Schraubendampfer auf dem Ozean erschienen. Nach einem langen und schweren Kampfe verschwanden sie 1860.

Der Rückgang des amerikanischen Handels- und Schiffswesens kam England zu Gute, wo man zwar 1849 die Cromwellschen Gesetze aufgehoben hatte, aber auch frühzeitig die Ueberlegenheit der eisernen Dampfer über die hölzernen Segelschiffe erkannte und eine Kolonial- und Handelspolitik in grofsem Mafsstabe durchführte.

Der erste Versuch mit einem Dampfboote wurde 1788 von Patrick Miller und William Symington in Schottland gemacht, indem diese ein kleines Vergnügungsboot mit Schaufelrad und Dampfmaschine ausrüsteten. Obgleich die Cylinder nur 4 Zoll Durchmesser hatten, fuhr das Boot doch 5 engl. Meilen in der Stunde. Die Maschine wurde jedoch bald wieder herausgenommen; sie befindet sich jetzt im Museum des Londoner Patentamts; die wiederholten Versuche scheinen nicht voll befriedigt zu haben. Erst im Jahre 1801 baute Symington, nachdem er die Verbesserungen Watts an der Dampfmaschine angenommen hatte, im Auftrage des Lords Dundas ein Dampfschiff, das auf dem Forth- und Clyde-Kanale zum Schleppen von Kähnen bestimmt war und als das erste brauchbare Dampfboot angesehen wird. Das Fahrzeug, »Charlotte Dundas« genannt, machte im März 1802 seine Probefahrt und bewährte sich vortrefflich. Da man aber für die Festigkeit der Kanalböschungen fürchtete, wurde es abgerüstet.

Der erste Personendampfer in Europa war der »Comet«, der 1812 von Henry Bell in Helensburgh am Clyde (Greenock gegenüber) fertiggestellt wurde. Er hatte 40 Fufs Kiellänge und verkehrte mit einer Dampfkraft von 4 PS. eine Zeit lang zwischen Glasgow, Greenock und Helensburgh, später auf dem Firth of Forth. Seine Schnelligkeit betrug $7^1/_2$ engl. Meilen in der Stunde. Die Maschine des Schiffes befindet sich jetzt im Kensington-Museum zu London.

Noch andere Erfinder beschäftigten sich in jener Zeit mit der Herstellung von Schiffsmaschinen. Der Amerikaner John C. Stevens arbeitete 13 Jahre lang (1791 bis 1804) an der Lösung der Aufgabe; doch waren seine Versuche, obgleich er 20 000 Dollars dabei verbrauchte, im Ganzen erfolglos. Sein Landsmann Robert Fulton baute, nachdem er Symingtons Maschine gesehen hatte, 1807 auf dem Hudson den »Clermont«. 1813 und 1814 entstanden in Leeds, Manchester, Bristol

und Hull brauchbare Dampfschiffe. Das 1826 von Robert Steele in Greenock gebaute Schiff »United Kingdom« erregte durch seine Gröfse von 160 Fufs Länge und 26½ Fufs Breite sowie durch die Stärke seiner Maschine von 200 PS. das Staunen der damaligen Welt.

Eine fruchtbare Stätte fand die neue Kunst in Canada, namentlich in Montreal. Schon 1809 fuhr ein Dampfer von Montreal nach Quebec, also 3 Jahre früher, als ein solches Schiff in England verkehrte. Der Dampfer, die »Accomodation«, war 85 Fufs lang und nach dem Vorbilde von Fulton's »Clermont« erbaut. Auch der erste Ozeandampfer, der »Royal William«, ging von Canada aus; er fuhr 1833 in 25 Tagen von Quebec nach London. Erst 5 Jahre später folgten ihm die ersten englischen Dampfschiffe, der »Great Western« aus Bristol und der »Sirius« aus London, über das Weltmeer. Mit diesen Schiffen war der Weg für eine gewaltige weitere Entwickelung des Schiffsbauwesens und damit des ganzen Seehandels geebnet. Bald dampften auf allen Gewässern die stolzen Maschinenschiffe, die, unabhängig von der Gunst oder der Ungunst des Wetters, die fernsten Häfen aufsuchen. Die Gröfsenverhältnisse der Schiffe und die Stärke der Maschinen wuchsen ins Ungeheuere, so dafs heutzutage Dampfschiffe von 10 000, 12 000 und mehr Registertons mit Maschinen von 30 000 PS. nichts Ungewöhnliches sind. Die Ausstattung der Personendampfer wurde so verschwenderisch, dafs man nicht mit Unrecht von schwimmenden Palästen spricht. Die Schnelligkeit der modernen Dampfer, der »Windhunde des Ozeans«, ist so grofs, dafs sie mit den Personenzügen unserer Eisenbahnen wetteifern.

Henry Fry unterscheidet in der Entwickelungsgeschichte des ozeanischen Dampfschiffswesens sechs Zeitabschnitte: 1. Uebergang vom Segelschiffe zum hölzernen Raddampfer (1833); 2. Einführung des eisernen Schiffsrumpfes (1843); 3. Uebergang zur Schiffsschraube (1850); 4. Einführung der Kompoundmaschine (1856); 5. Verwendung von Stahl zum Schiffsrumpfe (1879); 6. Zwillingsschrauben statt einfacher Schraubenpropeller (1889).

1. Zeitabschnitt. H ö l z e r n e R a d d a m p f e r. Wenn oben gesagt wurde, dafs der »Royal William« das erste atlantische Dampfschiff gewesen sei, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, dafs schon 1819 die »Savannah«, ein mit Dampfmaschine und abnehmbaren Schaufelrädern versehenes Segelschiff von 350 Tons, auf ihrer Ueberfahrt von Savannah nach Liverpool zeitweise unter Dampf gefahren ist. Die Einrichtung hatte sich jedoch nicht bewährt und schon 1820 wurde die Maschine wieder herausgenommen. Der am 19. Juli 1837 in Bristol von Stapel gelassene »Great Western« war 212 Fufs lang und hatte einen Rauminhalt von 1340 Tons brutto und 679 Tons netto. Bei seiner Gröfse war der Dampfer im Stande, genügend Kohle für die ganze Reise über den Ocean mitzunehmen, was beim »Royal William« nicht der Fall gewesen war; dieser hatte in Pictou (Neu-Schottland) und in Cowes (Insel Wight) Kohle einnehmen müssen. Der »Great Western« fuhr am 8. April 1838 zum ersten Male von Bristol nach New York und brauchte 15 Tage zur Ueberfahrt; seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 8,2 Knoten. Zu gleicher Zeit dampfte der »Sirius« von London nach New York; er nahm unterwegs in Cork Kohle ein und fuhr von da am 4. April 1838 ab, um 18 Tage später in New York einzutreffen. Die Great Western-Dampfschiffgesellschaft bemühte sich um die Beförderung der englisch-amerikanischen Post; aber sie hatte keinen Erfolg. Erst der Cunard-Gesellschaft wurde die Postsachenbeförderung übertragen.

Nach den Aufsehen erregenden Fahrten der genannten ersten Ozeandampfer regte sich allenthalben der Unternehmungsgeist und eine Anzahl

hölzerner Dampfer erschien auf dem Meere.

2. Zeitabschnitt. Eiserne Schiffe. Das erste eiserne Segelschiff, der »Vulkan«, wurde bereits im Jahre 1818 von Thomas Wilson in Faskine, 11 engl. Meilen von Glasgow, und das erste eiserne Dampfschiff, der »Aaron Manby«, 1821 in Horsley gebaut. In den zwanziger und dreifsiger Jahren entstanden zwar noch einige andere eiserne Fahrzeuge, doch waren es meist kleinere Schiffe. Die durch den eisernen Schiffsrumpf hervorgerufenen Schwierigkeiten, die Ablenkung der Magnetnadel und die Zerstörung des Eisens durch Rost, lernte man durch den Grayschen schwimmenden Kompafs und durch einen entsprechenden Anstrich des Schiffsbodens beseitigen.

Im Jahre 1840 entschlofs sich die Great Western-Dampfschiffgesellschaft zum Baue eines Dampfers von 3000 Tons. Der Ingenieur J. K. Brunel rieth zu einem eisernen Schiffsrumpfe. Das Schiff, die »Great Britain«, erregte das gröfste Interesse der Sachverständigen in ganz Europa, nicht nur wegen seiner Gröfse, sondern auch wegen der zur Anwendung gebrachten Schraube an Stelle der Schaufelräder. Ein wie kühnes Unternehmen nach damaligen Begriffen der Bau der »Great Britain« war, ist daraus ersichtlich, dafs sich zur Herstellung der erforderlichen Dampfmaschine von 1500 PS. Niemand vertragsmäfsig verpflichten wollte, so dafs die Gesellschaft den Bau selbst übernehmen mufste. Das Schiff war 322 Fufs lang und hatte 2984 Tons brutto Rauminhalt; 1843 wurde es vom Prinzen Albert getauft. Es verkehrte einige Male mit gutem Erfolge nach New York; am 22. September 1846 fuhr es in der Dundrum-Bai (Irland) auf und safs den ganzen Winter fest, ohne Schaden zu leiden. Später wurde das Schiff 21 Jahre lang im Verkehre mit Melbourne verwendet; 1882 degradirte man es zum Segelschiff und heute befindet sich der noch immer brauchbare eiserne Schiffsrumpf als Kohlenhulk auf den Falklandsinseln.

3. Zeitabschnitt. Die Schiffsschraube. Wer der wirkliche Erfinder der Schiffsschraube gewesen ist, weifs man nicht. Es haben sich im 18. Jahrhunderte zahlreiche Techniker mit Versuchen beschäftigt. Woodcroft liefs sich 1826 einen Schiffspropeller patentiren. Einen grofsen Erfolg hatte 1836 der Schwede John Ericsson, der sich in London niederliefs und mit einem von zwei Schraubenpropellern getriebenen Boote 10 engl. Meilen in der Stunde fuhr. In gröfserem Mafsstabe wurde die Schraube 1839 von Thomas Pettit Smith auf dem 125 Fufs langen »Archimedes« erprobt. Das Schiff fuhr trotz einer unzureichenden Dampfmaschine 9,25 engl. Meilen in der Stunde. Dieser Erfolg bewog Brunel, auf der oben erwähnten »Great Britain« die bereits angebrachten Radkasten wieder abzunehmen und den Schraubenpropeller anzubringen. Aber erst 1850 wurde dieser durch David Tod in Glasgow allgemeiner in Gebrauch genommen.

4. Zeitabschnitt. Die Kompound-(Verbund-) Maschine. Die alten, einfachen Dampfmaschinen verbrauchten im Verhältnisse zu der von ihnen entwickelten Kraft aufserordentlich viel Kohle, weshalb nicht nur der Betrieb theuer war, sondern auch der gröfste Theil des Schiffsraums durch die Kohlenvorräthe in Anspruch genommen wurde. Die ersten Cunard-Schiffe vermochten z. B. nur 225 t Ladung und 90 Reisende aufzunehmen; sie fuhren mit nur 8,7 Knoten Geschwindigkeit und verbrauchten 4,7 Pfund Kohle für die indizirte Pferdekraft in der Stunde. Dagegen trägt ihr erster, im Jahre 1874 mit Kompoundmaschine versehener Dampfer aufser den Zwischendeckreisenden 3000 t Ladung und 340 Kajütenreisende. Er fährt mit 13 Knoten Geschwindigkeit und verbraucht nur 2,2 Pfund Kohle für die PS. in der Stunde. Die neueren Schiffe weisen noch günstigere Verhältnisse auf.

Die Kompoundmaschine besitzt zwei oder mehr Dampfzylinder von verschiedenem Durchschnitte. Der sehr hochgespannte Dampf tritt zuerst in den engsten Zylinder und treibt den Kolben fort, geht dann mit etwas geringerer Spannung in den zweiten Zylinder und von da u. U. in den dritten Zylinder. Bei gröfseren Schiffen werden in der Regel Dreizylindermaschinen angewendet; bei einer noch gröfseren Anzahl von Zylindern haben sich besondere Vortheile nicht ergeben. Durch das Kompoundsystem kann eine sehr hohe Dampfspannung verwendet und diese weit besser ausgenutzt werden als bei den Einzylindermaschinen. Die Kompoundmaschine wurde zuerst im Jahre 1856 von Randolph in Glasgow bei Raddampfern für die Pacific Company eingeführt; von 1870 ab kam sie allgemein in Gebrauch, nachdem durch Herstellung des Suezkanals die Dampfschiffahrt nach dem Orient einen früher nicht geahnten Aufschwung erfahren hatte.

Die durch die Kompoundmaschine hervorgerufene Umwälzung im Schiffswesen ist eine gewaltige. Die alten Schraubendampfer mit Einzylindermaschinen waren bei voller Fahrt nach 3000 Seemeilen zur Erneuerung des Kohlenvorraths gezwungen. Die neueren Schiffe fahren dagegen mit dem bei der Ausfahrt vorhandenen Kohlenvorrathe bei voller Geschwindigkeit 10 000 Seemeilen. Langsam fahrende Frachtdampfer vermögen ungeheuere Ladungen fortzuschaffen. So brachte vor einigen Jahren der der White Star-Linie gehörige Dampfer »Cevic« von New York nach Liverpool 144 000 Bushels Weizen, 9000 Ballen Baumwolle, 896 Stück Rindvieh, 1130 t Mehl, Kupfer, Fleisch und Heu, 3000 Kisten Käse, 2600 Fafs Oel und Wachs und 2000 Ballen Häute. Allerdings sinken dabei die Frachtsätze zeitweise so tief herab, dafs trotz der verhältnifsmäfsig geringen Betriebskosten die Rheder oft kaum auf ihre Rechnung kommen. So wurde Weizen von Montreal nach Liverpool für $4^1/_2$ Cents der Bushel (früher 25 bis 30 Cents) gebracht; Eisen kostete von Glasgow nach New York $2^1/_2$ sh die Tonne (früher 25 sh).

5. Zeitraum. Stahlschiffe. Die Verwendung von Stahl zum Schiffsbaue wurde durch das Siemens-Martin-Verfahren ermöglicht, welches die Herstellung von Gufsstahl in grofsem Mafsstab und zu billigem Preise gestattet. Die englische Admiralität versuchte zuerst im Jahre 1875 beim Baue der »Iris« die Verwendung von Stahl zum Schiffsrumpfe; allgemeiner kam Stahl erst 1879 in Aufnahme; 10 Jahre später wurde auf den grofsen Schiffswerften am Clyde fast nur noch Stahl verwendet. Die Stahlschiffe können leichter als die eisernen gebaut werden und daher mehr Ladung einnehmen als diese.

6. Zeitraum. Doppelschraubendampfer. Die Doppelschraube hat mehr zur Sicherheit des Betriebs als zur Beschleunigung des Schiffslaufs beigetragen. Da die Doppelschraubendampfer zwei vollständig getrennte Maschinen- und Kesselanlagen besitzen, so werden sie nicht gleich hülflos, wenn einer einzelnen Maschine oder einer einzelnen Schraube, was nicht selten vorkommt, ein Unfall zustöfst; sie können dann mit Hülfe der anderen Schraube weiterfahren. Selbst beim Verluste des Steuerruders kann ein Doppelschraubendampfer im Gegensatze zu einem Einschraubendampfer noch alle Wendungen ausführen und in jeder gewünschten Richtung fahren. Läfst man nämlich die beiden, rechts und links vom Hecke des Schiffes angebrachten Schrauben mit gleicher Geschwindigkeit laufen, so fährt das Schiff geradeaus; vermindert man aber die Umdrehungsgeschwindigkeit der einen Schraube, so erhält das Schiff auf der Seite, wo sich die schneller laufende Schraube befindet, einen stärkeren Antrieb als auf der anderen Seite, in Folge dessen es eine Schwenkung ausführt.

Mit dem Doppelschraubensystem sind schon frühzeitig, z. B. 1804 von

Stevens und 1836 von Ericsson, Versuche angestellt worden; aber erst im Jahre 1888 erschien der erste Personendampfer mit zwei Schrauben, die »City of New York« von der Inman-Linie auf dem Atlantischen Ozeane. Dieses Schiff fuhr, als die eine Schraubenwelle gebrochen war, mit 382 Seemeilen in 24 Stunden, also mit 16 Knoten Geschwindigkeit, weiter.

Die Doppelschraubendampfer sind der Regel nach im Maschinenraume durch ein mittleres Längsschott, das vom »Kielschweine« bis zum Hauptdecke reicht, in zwei vollständig getrennte Theile getheilt, so dafs selbst das Leckwerden des Schiffes auf einer Seite und das Einströmen von Wasser in den einen Maschinenraum das Schiff nicht gefährdet. Auch der furchtbarste Feind eines Schiffes, das Feuer, hat auf einem mit Schotten versehenen eisernen oder stählernen Doppelschraubendampfer seine Schrecken verloren, da es sich auf einen Raum eindämmen und mit Hülfe der Dampfpumpen oder unmittelbar durch Dampfstrahlung ersticken läfst.

Noch einen Schritt weiter ist man mit den Dreischraubendampfern gegangen, die am Ende des Schiffes eine Schraube in der Mitte und je eine an jeder Seite haben.

Die grofsen atlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

Die nachfolgenden Zeilen enthalten die bemerkenswerthesten Thatsachen aus der Entwickelungsgeschichte der im Nordatlantischen Ozeane vertretenen gröfseren Dampfschiffahrts-Gesellschaften. In Bezug auf den Schiffsbestand der Gesellschaften und den Umfang ihrer Betheiligung am Postverkehre mit Nordamerika verweisen wir auf unsere früheren Veröffentlichungen (z. B. Archiv von 1899, S. 54 ff. und S. 338 ff.).

Die älteste Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist die von Samuel Cunard in Gemeinschaft mit George Burns und Mac Iver ins Leben gerufene »British and North American Royal Mail Steamship Company«, gewöhnlich die Cunard-Linie genannt. Samuel Cunard in Boston, Mass., beförderte schon 1815 die Postsachen zwischen Boston, Neufundland und Bermuda. In seiner Absicht, eine regelmäfsige Dampferverbindung zwischen Boston, Halifax und Liverpool einzurichten, wurde er bestärkt, als der canadische Dampfer »Royal William« im Jahre 1831, zwei Jahre bevor dieses Schiff den Ozean durchquerte, in Halifax (Neuschottland) ankam. Aber erst 1838 reiste Cunard nach England und trat hier mit Burns und Mac Iver in Verbindung. Die drei Männer schlossen noch in demselben Jahre mit der englischen Regierung einen Vertrag, wonach ihnen die Postbeförderung zwischen England und Nordamerika für eine jährliche Summe von 55 000 Pfund Sterl. übertragen wurde. Sie hatten 3 Dampfschiffe einzustellen und jährlich 20 Hin- und Herfahrten zwischen Liverpool und Boston über Halifax auszuführen. Die Zahl der Schiffe wurde durch ein Nachtrags-Uebereinkommen auf 4 und die Vergütung auf 81 000 Pfund Sterl. erhöht. Diese erste regelmäfsige Postdampferlinie auf dem Atlantischen Ozeane nahm am 4. Juli 1840 ihren Anfang, an welchem Tage der erste der von Napier (Glasgow) für die Gesellschaft gebauten 4 Dampfer, die »Britannia«, Liverpool verliefs, um nach 14 Tagen in Boston zu landen. Welches Interesse man in Amerika der Sache zuwendete, geht schon daraus hervor, dafs, als im Jahre 1844 die »Britannia« im Hafen von Boston eingefroren war, die Bewohner der Stadt auf ihre Kosten und mit Hülfe von Tausenden von Freiwilligen einen 7 engl. Meilen langen Kanal durch das Eis hieben und dem Schiffe auf diese Weise den Ausgang frei machten.

1848 wurden wöchentliche Fahrten eingerichtet, die abwechselnd nach New York und nach Boston gingen.

Die Erfolge der Cunard-Gesellschaft verursachten den nordamerikanischen Schiffseigenthümern, die bis dahin mit ihren guten Segelschiffen den atlanti-

schen Verkehr beherrscht hatten, Besorgnisse. Den Bemühungen des Unternehmers K. K. Collins in New York gelang es, einen Vertrag mit der Regierung der Vereinigten Staaten wegen Beförderung der Post nach England zu Stande zu bringen. Nach Mafsgabe des Vertrags liefs Collins erstklassige hölzerne Dampfer von je 3000 Tons (Arctic, Baltic, Atlantic und Pacific) bauen, die aber so theuer zu stehen kamen, dafs die Regierung die ursprünglich für die Postbeförderung ausbedungene Summe von 19 250 Dollars für jede Reise auf 33 000 Dollars erhöhen mufste. Der Wettbewerb zwischen der Cunard- und der Collins-Gesellschaft dauerte bis 1858, in welchem Jahre die letztere nach mehreren schweren Verlusten zusammenbrach.

Die Cunards hielten lange am Raddampfer fest; erst 1862 lief ihr erster Schraubendampfer, die »China«, von Stapel. Einen Rückgang erlitt die Gesellschaft, die allzusehr am Althergebrachten hing, als Anfang der siebziger Jahre andere Gesellschaften (Inman und White Star) schönere und bessere Schiffe in den Verkehr stellten. Hierdurch wurden die Cunards aufgerüttelt und zum Baue moderner, prächtiger Ozeandampfer angespornt. Ihre »Lucania« und »Campania«, jede zu 12 950 Tons mit Maschinen von 30 000 PS., können als Meisterwerke der Schiffsbaukunst gelten.

Die Cunard-Gesellschaft ist aufsergewöhnlich vom Glücke begünstigt worden. Innerhalb 55 Jahren verlor keiner ihrer Reisenden das Leben, 44 Jahre lang gerieth kein Briefsack in Verlust, auf 8000 Fahrten hatte sie trotz Stürmen, Nebel, Eis und Eisbergen nur einen Verlust von 2 Schiffen. Diese Thatsachen stellen zugleich der Umsicht und Gewissenhaftigkeit der Gesellschaft und ihrer Leute das beste Zeugnifs aus.

Die Postdampfer der Gesellschaft verkehren gegenwärtig zwischen Liverpool und New York sowie zwischen Liverpool und Boston. Sie nehmen in Queenstown die Post ein, die von London durch eine Exprefsbeförderung (Schnellzug London–Holyhead, Schnelldampfer Holyhead – Dublin, Schnellzug Dublin–Queenstown) dorthin gesandt wird. Aufserdem besitzt die Gesellschaft eine Dampferlinie ohne Postbeförderung von Liverpool über Havre nach zahlreichen Häfen des Mittelländischen Meeres.

Die Inman-Linie. Die von William Inman 1850 ins Leben gerufene »Liverpool, New York and Philadelphia Steamship Company« begann ihre Fahrten zwischen Liverpool und Philadelphia sogleich mit einem Schraubendampfer, der von David Tod in Glasgow erbauten »City of Glasgow«. Inman war besonders darauf bedacht, den Deckreisenden gute Unterkunft zu gewähren, weshalb seine Linie bald bei Auswanderern sehr beliebt wurde. 1856/57 wurden auf ihr 85 000 Reisende befördert. Die von der Gesellschaft in rascher Folge eingestellten Schiffe, die »City of Manchester«, die »City of Philadelphia«, die »City of Baltimore«, die »City of Washington«, waren sämmtlich eiserne Schraubendampfer; die mit diesen gemachten guten Erfahrungen riefen bald weitere Schiffahrts-Gesellschaften ins Leben oder bewogen andere zur Einstellung von Schraubendampfern (Allan-Linie, Anchor-Linie, Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd).

Die Fahrten der Inman-Gesellschaft wurden 1857 nach New York verlegt; von 1858 an nahm sie an der Postsachen-Beförderung zwischen den Vereinigten Staaten und England Theil. Die Gesellschaft, die jetzt unter der Bezeichnung »American Line« (International Navigation Company) Dampfer mit Postbeförderung zwischen Southampton und New York sowie solche ohne Postbeförderung zwischen Liverpool und Philadelphia laufen läfst, besitzt die einzigen, unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika mit Europa verkehrenden Dampfer (»St. Louis«, »St. Paul«, »Paris«, »New York«, »Indiana«, »Illinois«, »Pennsylvania« und »Ohio«). Diese

Flagge darf nur von solchen Schiffen geführt werden, die in den Vereinigten Staaten gebaut sind. Ausnahmsweise ist durch eine besondere Kongrefs-Akte den vorstehend mit aufgeführten, in England erbauten Schiffen »Paris« und »New York« die Führung der Flagge gestattet worden.

Die Allan-Linie. Nach mehreren vergeblichen Versuchen, eine regelmäfsige Postdampferverbindung zwischen Canada und England zu erlangen, schlofs die canadische Regierung 1855 mit dem Kapitän Hugh Allan einen Vertrag, wonach Allan alle 14 Tage zwischen Liverpool und Quebec Dampferfahrten auszuführen hatte. Die Schiffe verrichteten den Dienst zur vollen Zufriedenheit und erwarben sich die Gunst der Reisenden. Schon 1858 wurde eine wöchentliche Verbindung eingeführt.

Die Gesellschaft hatte wegen der Gefährlichkeit der canadischen Gewässer und wegen der knapp bemessenen Fahrzeiten Anfangs mit grofsen Schiffsverlusten zu kämpfen. Von 1857 bis 1864 verging fast kein Jahr ohne einen schweren Unfall mit Verlusten an Gut und Menschenleben. Endlich kamen bessere Zeiten und es folgten 25 Jahre, in denen die Allan-Gesellschaft die wöchentlichen Postfahrten auf der gefährlichen Route ausführte, ohne dafs ein Reisender das Leben verloren hätte. Als 1875 die Ausfuhr von Rindern, Schafen und Pferden aus Canada nach Grofsbritannien begann, verlegte sich die Gesellschaft auf dieses Geschäft. Um einen verderblichen Wettkampf mit der 1871 in Liverpool gegründeten Dominion-Linie zu verhüten, willigte die Allan-Gesellschaft in eine Theilung der ihr zugebilligten Vergütung, in Folge dessen sich auch Schiffe der Dominion-Linie an der Beförderung der Post zwischen England und Canada betheiligten.

Die Dominion-Linie verkehrte zuerst im Sommer zwischen Liverpool und Quebec (Montreal), im Winter zwischen Liverpool und New Orleans. Letztere Fahrten wurden später aufgegeben. Die Gesellschaft erlitt zahlreiche Schiffsverluste; 1894 verkaufte sie ihren ganzen Schiffsbestand mit grofsem Verlust an die Firma Richards, Mills & Co. in Liverpool, die noch jetzt Inhaberin der Dominion-Linie ist.

An der canadischen Postsachenbeförderung ist jetzt aufser der Allan-Linie und der Dominion-Linie die Firma Elder Dempster & Co. in Bristol in hervorragender Weise betheiligt, deren Dampfer zwischen Bristol, Queenstown und Quebec verkehren.

Die White Star-Linie, die in jüngster Zeit durch die Einstellung des prächtigen Dampfers »Oceanic« von sich reden gemacht hat, besorgt in Gemeinschaft mit der Cunard-Gesellschaft die Postbeförderung zwischen Liverpool, Queenstown und New York. Ihre Schiffsnamen (Majestic, Teutonic u. s. w.) endigen alle mit »c«, während die der Cunard-Linie durchweg auf »a« auslauten. Die White Star-Gesellschaft wurde 1870 von Ismay, Imrie & Co. in Liverpool ins Leben gerufen; ihr erster grofser Schraubendampfer für den amerikanischen Verkehr war 3800 Tons grofs und 420 Fufs lang; er führte ebenfalls den Namen »Oceanic«.

Die 1853 gegründete, jetzt nicht mehr vorhandene Eastern Steam Navigation Company sei wegen des verunglückten Versuchs mit dem »Great Eastern« erwähnt. Dieses von Brunel in Millwall an der Themse erbaute, am 31. Januar 1858 von Stapel gelassene ungeheuere Schiff war 692 Fufs lang, 83 Fufs breit und 58 Fufs tief; seine Maschine hatte 11 000 PS. und war für das Schiff nicht ausreichend. Jetzt baut man Schiffe von der Länge des Great Eastern, aber mit Maschinen von 30 000 PS. Der Great Eastern war für den Verkehr mit Ceylon bestimmt, wurde aber als Kabelschiff im Atlantischen Ozeane verwendet.

Die Anchor-Linie wurde 1856 von Hendyside & Henderson in

Glasgow gegründet. Aufser dem amerikanischen Verkehre (Glasgow–Londonderry–New York, Triest–New York, Malaga–Almeria–Valentia–New York, Marseille–New York) pflegt die Gesellschaft den Dampferverkehr zwischen Glasgow und verschiedenen Mittelmeerhäfen. An der Postbeförderung nach Amerika ist die Gesellschaft nicht betheiligt.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft (Hamburg-Amerika-Linie). Zur grofsen Ueberraschung der Engländer wurde seiner Zeit festgestellt, dafs von 1881 bis 1891

der Norddeutsche Lloyd	738 668	Reisende,
die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft	525 900	-
die White Star-Linie	371 193	-
die Cunard-Linie	323 900	-
die Inman-Linie	322 930	-

nach New York befördert hatten, dafs also die beiden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften den englischen weit überlegen gewesen waren.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft, kurz Hamburg-Amerika-Linie genannt, wurde am 27. Mai 1847 mit einem Kapitale von nur 450 000 Mark gegründet. In den ersten 9 Jahren beschränkte sich die Gesellschaft auf die Einstellung guter Segelschiffe, deren gröfstes 200 Reisende aufzunehmen vermochte. Das erste Dampfschiff der Gesellschaft war die »Borussia«, ein eiserner Schraubendampfer von 2349 Tons, der 1855 von Caird & Co. in Greenock gebaut wurde. Die Schiffe der Gesellschaft konnten Anfangs mit den englischen an Schnelligkeit nicht wetteifern, aber sie trugen grofse Lasten und waren bei den Reisenden beliebt. Bis 1860 wurden monatliche Fahrten nach New York ausgeführt; dann verkaufte die Gesellschaft ihre Segelschiffe und richtete 14 tägliche Dampferfahrten nach New York ein, auch schickte sie einige Dampfer nach New Orleans. 1867 besafs die Gesellschaft bereits 13 grofse transatlantische Dampfschiffe. Nach einer Zeit des Niederganges in Folge widriger wirthschaftlicher Verhältnisse erhob sich die Gesellschaft zu grofser Entfaltung. Es wurden wöchentliche Fahrten nach New York eingerichtet und der Geschäftsbetrieb nach und nach auch auf andere Erdtheile ausgedehnt. Die Hamburger Dampfschiffe machten 1874 die Ueberfahrt von Southampton nach New York in 9 bis 11 Tagen. 1888 wurden zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbes mit England 4 grofse Schraubendampfer, davon zwei beim »Vulkan« in Bredow bei Stettin, bestellt. Diese Schiffe (»Columbia«, »Auguste Victoria«, »Normannia« und »Fürst Bismarck«) fuhren sogleich mit 20 bis 21 Knoten Geschwindigkeit, die »Auguste Victoria« z. B. von Southampton nach New York in 7 Tagen $2^1/_2$ Stunden. Die Schiffe wurden von den später gebauten Dampfern der Gesellschaft noch übertroffen.

Die Schnelldampfer der Gesellschaft für die Postbeförderung verkehren jetzt zwischen Cuxhaven, Southampton, Cherbourg und New York mit einer planmäfsigen Fahrzeit von 8 Tagen. Aufserdem unterhält die Gesellschaft die Postdampferlinien Hamburg–Boulogne-sur-mer–Plymouth–New York (12 Tage); Hamburg–Le Havre–Antillen–Mittelamerika; Genua–Neapel–New York; ferner die Dampferlinien ohne Postbeförderung Stettin–New York; Hamburg–Baltimore; Hamburg–Boston; Hamburg–Philadelphia; Hamburg–Portland; Hamburg–New Orleans; Hamburg–Montreal (Hansalinie); Hamburg–China–Japan; Genua–Montevideo und Buenos Aires.

Der am 10. Januar 1900 in Gegenwart des Deutschen Kaisers auf der Schiffswerft des »Vulkan« in Bredow bei Stettin von Stapel gelaufene neuste Riesen-

dampfer der Gesellschaft, »Deutschland«, verspricht eine besondere Zierde der deutschen Handelsflotte zu werden. Das Schiff, dessen innerer Ausbau noch nicht vollendet ist, wird 467 Reisende I. Klasse, 300 Reisende II. Klasse und 2900 Deckreisende aufzunehmen im Stande sein. Die Besatzung soll 525 Mann betragen. Weitere Angaben über dieses Schiff sind im Archiv von 1898, S. 774 und von 1900, S. 149 enthalten.

Neben den Luxusschiffen für den Schnellverkehr besitzt die Gesellschaft grofse Frachtdampfer, die 7500 t Fracht oder 2500 Zwischendeckreisende aufnehmen können und bei 13 Knoten Fahrgeschwindigkeit nur 55 bis 60 t Kohle täglich brauchen.

Unter den Unfällen, welche die Gesellschaft betroffen haben, sind der Verlust der »Austria« durch eine Feuersbrunst am 13. September 1858, wobei 471 Personen umkamen, und der Untergang der »Cimbria« am 19. Januar 1883 in Folge eines Zusammenstofses an der holländischen Küste, wobei 389 Personen das Leben verloren, die verhängnifsvollsten gewesen.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen wurde 1857 mit drei zwischen Bremen und England verkehrenden Dampfern gegründet. Der grofse Aufschwung des Unternehmens ist hauptsächlich einem seiner Mitbegründer, dem verstorbenen Vorsitzer des Aufsichtsraths H. H. Meier, zu verdanken, welcher die verschiedenen damals in Bremen vorhandenen Dampfergesellschaften vereinigte. 1858 wurde die Linie von Bremen über Southampton nach New York mit dem Schraubendampfer »Bremen« (318 × 40 × 26 Fufs, 2674 Tons) eröffnet. 1866 hatte der Lloyd bereits eine wöchentliche Verbindung mit New York; 1869 erstreckte er seine Fahrten auf New Orleans, 1870 auf Westindien, 1875 auf Brasilien und die La Plata-Mündung.

1880 entschlofs sich die Gesellschaft unter der Leitung des Direktors Lohmann zum Baue moderner Luxusschiffe. Innerhalb 10 Jahren entstanden die 12 prächtigen Schnelldampfer Elbe, Werra, Fulda, Ems, Eider, Aller, Trave, Saale, Lahn, Kaiser Wilhelm II., Spree und Havel, die meist bei John Elder & Co. in Fairfield bei Glasgow gebaut wurden. Nur die drei letztgenannten, die zugleich die gröfsten sind, erbaute 1889 und 1890 der »Vulkan« in Bredow bei Stettin. Diese Dampfer besitzen nur eine Schraube. Die »Spree« machte eine Reise ostwärts in 6 Tagen 22 Stunden, die »Lahn« in 6 Tagen 22 Stunden 42 Minuten.

Seit 1885 führt der Norddeutsche Lloyd gegen eine Reichs-Subvention die Postdampferfahrten durch den Suezkanal nach Indien, China, Japan und Australien aus. Da der Vertrag verlangt, dafs die zur Verwendung kommenden Schiffe in Deutschland hergestellt sind, so liefs die Gesellschaft beim »Vulkan« in Bredow bei Stettin Doppelschraubendampfer von vorzüglichster Einrichtung bauen. Ihr schönstes und stolzestes Schiff, »Kaiser Wilhelm der Grofse«, hat 14000 Tons Rauminhalt und ist unter allen Personendampfern der Welt an Schnelligkeit unerreicht. Seine schnellste Ozeanreise führte das Schiff Anfang Januar 1900 aus. Am 4. Januar verliefs es New York und schon am 10. traf es in Cherbourg ein, nachdem es den Weg von 3077 Seemeilen in 5 Tagen 16 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,63 Knoten zurückgelegt hatte.

Der »Norddeutsche Lloyd« steht in Bezug auf die Beförderung von Auswanderern nach Amerika obenan. Vom Tage seiner Gründung bis Ende 1898 hat er 3709980 Menschen über den Ozean befördert. Auch hinsichtlich des Umfanges der Briefbeförderung nach Nordamerika übertrifft er alle anderen Linien.

Die Postdampfer des »Lloyd« verkehren zwischen Bremerhaven, Southampton, Cherbourg und New York; die planmäfsige Fahrzeit ist für die Schnelldampfer auf 8 Tage festgesetzt. Sonstige Dampferlinien, durchweg mit Postsachenbeförderung, sind: Genua

oder Neapel – New York; Bremen–Baltimore (oder — ohne Post — nach Galveston); Bremen – Antwerpen – Oporto – Lissabon – Brasilien (Bahia, Rio de Janeiro, Santos); Bremen–Antwerpen–Montevideo–Buenos Aires; Bremerhaven–China–Japan und Australien.

Der schmerzlichste Verlust der Gesellschaft war der Untergang der »Elbe« am 30. Januar 1895 in der Nordsee in Folge eines Zusammenstofses mit dem schottischen Dampfer »Crathie«, wobei 303 Personen umkamen.

In Frankreich besteht für den Verkehr mit Amerika die »Compagnie Générale Transatlantique«, die 1862 entstand und von Anfang an von der Regierung beträchtliche Unterstützungen erhielt. Die transatlantischen Dampfer der Gesellschaft verkehren zwischen Le Havre und New York sowie zwischen St. Nazaire, Le Havre, Bordeaux, Marseille einerseits und Westindien, Mittelamerika andererseits.

Die Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvart Maatschappij (Holland-Amerika-Linie) begann einen regelmäfsigen Personen- und Frachtdienst 1872 zwischen Holland (Rotterdam, Amsterdam) und New York. Diese Fahrten bestehen auch heute noch.

Die Red Star-Linie eröffnete 1873 den Dampferverkehr zwischen Antwerpen und Philadelphia. Obgleich die Schiffe der Gesellschaft unter belgischer Flagge segeln, gehören sie doch meist Amerikanern. Die Schiffe verkehren jetzt wöchentlich zwischen Antwerpen und New York.

Aufser den genannten gröfseren Gesellschaften giebt es, namentlich in England, noch eine Anzahl kleinerer Dampfschiffunternehmungen für den transatlantischen Verkehr, von denen wir nur die Donaldson-Linie, deren Schiffe von Glasgow nach Baltimore, Quebec und Montreal fahren, und die Thomson-Linie, die besonders Südfrüchte und Wein nach Canada einführt und Getreide von dort ausführt, erwähnen wollen.

Das Dampfschiff hat im ersten Jahrhunderte seines Bestehens eine solche Vollkommenheit erlangt, dafs das Weltmeer seine Schrecken gröfstentheils verloren hat. Eine Flotte von 12 000 Dampfern tummelt sich auf dem Erdballe herum, um in friedlicher Kulturarbeit dem Wohle der Menschen zu dienen.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Dafs sich heutzutage der internationale Dampferbetrieb nur auf festen, regelmäfsigen Schiffahrtslinien entwickeln kann, nicht aber bei der freien Schiffahrt, beweist ein Blick auf Norwegen, dem in den festen englischen und deutschen Dampferlinien ein immer gefährlicherer Wettbewerb entsteht. Nach einem vom »Export« auszugsweise wiedergegebenen Vortrage, welchen der Direktor des statistischen Zentralbüreaus zu Christiania im dortigen Staatsökonomischen Vereine gehalten hat, nahm die norwegische Schiffahrt bis 1879 einen Aufschwung, wie ihn kein anderes Land bis dahin aufzuweisen hatte: beispielsweise stieg ihre Tonnage von 1859 bis 1879 von 289 000 auf 1 526 000 Tonnen, die Versicherung von 22 auf etwa 190 Millionen Mark. Dann wurde die Entwickelung des Dampfschiffswesens und die Neigung des Handelsverkehrs, feste Linien zu begünstigen, schicksalsschwer für die norwegischen Schiffe, die sich fort-

fahrend auf den freien Frachtverkehr legen. Die norwegische Schiffahrt nach Belgien ist von etwa 5 v. H. auf 2,8 v. H. zurückgegangen, wesentlich deshalb, weil Grofsbritannien und Deutschland feste Linien dorthin errichtet haben, während Norwegen nur eine einzige Route nach Belgien unterhält. In Bordeaux haben sich ähnliche Nachtheile für die skandinavische Schiffahrt ergeben, ebenso in Smyrna, wo sich die fremden Agenten zusammenschliefsen, um die in freier Fahrt fahrenden Schiffe auszuschliefsen. Auch in Sidney beginnen die englichen, französischen, deutschen und amerikanischen festen Linien eine ähnliche Rolle zu spielen. In Ostasien sind die Engländer trotz ihrer »Politik der offenen Thür« die ärgsten Konkurrenten der Norweger. Ihre grofsen Linien haben eigene Agenten und besitzen eigene Lösch- und Ladeplätze, während fremde Schiffe oft aufsen auf der Rhede in Leichter löschen müssen. In Amerika haben die Norweger die gleichen Erfahrungen gemacht. Der Vortragende empfahl daher, gleichfalls feste Dampferlinien zu errichten, koste es, was es wolle; nur durch ausreichendes Betriebskapital, Zusammenschlufs und kundige Leitung würde sich die überhandnehmende Verdrängung der norwegischen Schiffahrt wettmachen lassen.

Hamburg-Amerika-Linie. Das Ergebnifs des Geschäftsjahrs 1899 war ein recht zufriedenstellendes; dies ist jedoch weniger den Linien nach Nordamerika zu verdanken, wo die Frachtverhältnisse keineswegs besonders günstige waren, als vielmehr, neben der erfreulichen Entwickelung der ostasiatischen Frachtdampferlinie, hauptsächlich dem Umstande, dafs der Flotte durch Fertigstellung von Neubauten mehrere Dampfer von sehr grofser Tragfähigkeit hinzutraten, die sich als zweckdienlich und einträglich bewährten.

Die Auswanderung nach Amerika war ziemlich lebhaft; die Auswanderer kamen überwiegend aus aufserdeutschen Ländern, die Auswanderung aus Deutschland ist bei den gegenwärtigen günstigen Erwerbsverhältnissen nur gering. Mit Kajütreisenden waren die Dampfer durchschnittlich recht gut besetzt, insbesondere mit Amerikanern, die im Vorjahre durch den spanisch-amerikanischen Krieg von der Reise nach Europa zurückgehalten waren.

Die Zahl der Schnelldampfer, die 1898 durch den Verkauf der »Columbia« und »Normannia« an die spanische Regierung auf 2 (»Auguste Victoria« und »Fürst Bismarck«) zurückgegangen war, hat sich wieder auf 4 gehoben; die »Columbia« wurde für einen sehr mäfsigen Preis zurückgekauft und von der Firma F. Schichau in Elbing der »Kaiser Friedrich« übernommen, der vom Norddeutschen Lloyd bestellt, aber nicht abgenommen worden war. Für den bevorstehenden Sommerdienst wird aufserdem der neu erbaute Schnelldampfer »Deutschland« zur Verwendung gelangen, so dafs für den aus Anlafs der Pariser Weltausstellung zu erwartenden starken Andrang von Kajüt-Passagieren 5 Schnelldampfer zur Verfügung stehen, denen weitere 8 Doppelschraubendampfer von geringerer Geschwindigkeit, nämlich »Batavia«, »Belgravia«, »Palatia«, »Patricia«, »Pennsylvania«, »Phoenicia«, »Polaria« und »Pretoria« hinzutreten. Für die Dauer der Ausstellung hat die Gesellschaft zwei erstklassige Hotels in Paris in Pacht genommen, deren zahlreiche Zimmer den Reisenden I. Kajüte zum Selbstkostenpreise zur Verfügung gestellt werden sollen.

Die grofse Betheiligung, welche die in den letzten Jahren regelmäfsig unternommenen Orientfahrten und Nordlandfahrten mittelst der »Auguste Victoria« gefunden haben, hat Anlafs gegeben, für solche Fahrten einen besonderen Dampfer erbauen zu lassen. Der Bau des »Prinzessin Victoria Luise« zu benennenden Schiffes ist der Werft von Blohm & Voss in Hamburg über-

tragen, die es im August d. J. abliefern soll.

Die gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd betriebene Frachtdampferlinie nach Ostasien hat sich gut entwickelt und stellt weiteres Gedeihen in Aussicht. Durch Abkommen mit der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft ist die Beförderung des ganzen Materials für die in Schantung zu erbauenden Eisenbahnen nach Kiautschou übernommen worden; für die Heimreisen ist das Anlaufen auch von Calcutta und Bombay in Aussicht genommen. Die Betheiligung an der ostasiatischen Reichs-Postdampferlinie ist vom 21. März ab eingetreten, an welchem Tage der für diese Linie erbaute Dampfer »Hamburg« seine erste Reise nach Yokohama angetreten hat.

Die westindisch-mexicanischen Linien litten auch in diesem Jahre wieder unter der Unsicherheit der politischen Zustände in den mittelamerikanischen Staaten. Die Linie Genua—Laplata hat zwar befriedigende Ergebnisse geliefert; da indefs die italienische Regierung den italienischen Gesellschaften durch Gesetz besondere Vortheile eingeräumt hat, welche die Konkurrenz mit diesen wesentlich erschweren, so hat die Hamburg-Amerika-Linie eine mit einem Aktien-Kapitale von 5 Millionen Lire ausgestattete italienische Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter dem Namen »Italia« mit dem Sitze in Genua gegründet, auf deren Leitung sie natürlich einen mafsgebenden Einflufs ausüben wird.

Im abgelaufenen Jahre hat die Flotte Zuwachs erfahren durch Rückkauf der »Columbia«, Einstellung der neu erbauten »Graf Waldersee«, »Patricia«, »Batavia«, Belgravia«, »Bethania«, »Athesia«, »Brisgavia« und »Saxonia«, wozu im Anfange des laufenden Jahres noch »Sambia« und »Nubia« traten; ferner durch den Ankauf von 4 Dampfern der Rickmers'schen Rhederei, welche die Namen »Holsatia«, »Westphalia«, »Frisia« und »Teutonia« erhalten haben. Ausgeschieden sind durch Verkauf »Arabia«, »Italia«, Russia«, »Belgia« und »Brasilia« und durch Vernichtung durch Feuer die »Patria«. Die Flotte besteht zur Zeit aus 70 Dampfern mit 336 143 Registertons Brutto; im Baue befinden sich 25 Dampfer mit 179 485 Registertons.

Die beträchtliche Vergröfserung der Flotte hat die im Februar d. J. von der aufserordentlichen Generalversammlung beschlossene Vermehrung des Aktien-Kapitals von 65 auf 80 Millionen Mark erforderlich gemacht. Diese Kapitalerhöhung soll aufserdem dazu dienen, eine Verbindung zwischen Hamburg und den nordbrasilianischen Häfen Pará, Ceará und Manaos einzurichten sowie auch die bisher nur in den Wintermonaten mit Schnelldampfern betriebene Linie Genua—New York durch Einstellung von Dampfern zur Beförderung von Zwischendeck-Passagieren und Frachtgütern weiter auszugestalten.

Im Weiteren ist beschlossen worden, den Hafen von Emden in den Dienst der Gesellschaft einzuziehen. Emden ist, wenn die erforderlichen Vorbedingungen, namentlich durch eine entsprechende Gestaltung der Eisenbahn-Tarife, geschaffen werden, durch seine Lage am Ausgangspunkte des Dortmund—Emskanals der natürliche Ein- und Ausfuhrhafen für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk, der jetzt auf die Häfen Rotterdam und Antwerpen angewiesen ist. Mit der Regierung ist vorbehaltlich der Genehmigung des Landtags ein Vertrag abgeschlossen worden, durch welchen der Gesellschaft eine Quaistrecke am Emdener Aufsenhafen nebst dem zu erbauenden Schuppen und allem Zubehör an Krähnen u. s. w. gegen Zahlung einer Miethe auf die Dauer von 10 Jahren überlassen wird.*)

Durch die Vernichtung des Dampfers »Patria« durch Feuer ist ein Schaden

*) Zu vergleichen S. 196 »Ausgestaltung der Hafenanlagen Emdens und der Dortmund—Emskanal«.

von 1900000 Mark entstanden. Die Deckung dieses Schadens sowie mehrerer geringerer Natur hat das Reserve-Assekuranz-Konto wesentlich geschwächt, was zur Ueberweisung von 2 Millionen Mark an diesen Fonds nöthigte; er beträgt nunmehr 8224458 Mark 9 Pf.

Die stetige Erhöhung der Kohlenpreise hat Anlafs gegeben, die Einführung der Heizung mit flüssiger Feuerung (Borneo-Oel) zu erwägen, die augenscheinliche Vortheile in Bezug auf Ersparung von Raum und Personal bietet. Durch Vertrag ist die Versorgung mit flüssiger Feuerung auf den Stationen am Suez-Kanal und in Ostasien für längere Jahre zu angemessenen Preisen gesichert; es wird mit der Einrichtung einiger Dampfer zur Verwendung dieses Feuerungsmaterials vorgegangen werden.

Im vorigen Sommer sind den Schnelldampfern versuchsweise Brieftauben zur Uebermittelung von Nachrichten von hoher See nach dem Lande mitgegeben worden. Ob von dieser Einrichtung ein wirklicher Nutzen zu erwarten ist, wird sich erst nach weiteren Versuchen beurtheilen lassen.

Im Jahre 1899 wurden insgesammt 395 Rundreisen ausgeführt, auf denen 101975 Reisende aller Klassen und 3033887 cbm Güter befördert wurden.

Die Abrechnung erweist einen Betriebsgewinn von 18380038 Mark 66 Pf.; nach Abzug der Zinsen auf die Prioritäts-Anleihe mit 525000 Mark verbleiben 17855038 Mark 66 Pf. Hiervon sind verwendet zu Abschreibungen vom Werthe der Schiffe, zur Ueberweisung an das Reserve-Assekuranz-Konto und das Erneuerungs-Konto 12449283 Mark 26 Pf., zu Tantièmen 205755 Mark 40 Pf. und zur Vertheilung einer Dividende von 8 v. H. an die Aktionäre 5200000 Mark.

Kleinbahnen. Die Kleinbahnen im preufsischen Landtage. Bei der ersten Lesung des Gesetzentwurfs über die Erweiterung des Staatseisenbahn-Netzes und über die Erhöhung des staatlichen Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen um 20 Millionen Mark, der sogenannten Sekundärbahnvorlage, nahm der Minister der öffentlichen Arbeiten im preufsischen Abgeordnetenhause Gelegenheit, den Standpunkt der Regierung zu verschiedenen Fragen des Kleinbahnwesens von grundsätzlicher Bedeutung darzulegen.

Betreffs der Spurweite äufserte der Minister, dafs er die bisher für Kleinbahnen als engste Schmalspur benutzte Spurweite von 60 cm zwar nur unter ganz besonderen Verhältnissen für verwendbar erachte, dafs aber auf der anderen Seite das Bestreben, ausschliefslich vollspurige (1,435 m) Kleinbahnen zu erbauen, nicht weniger unzweckmäfsig sei. Denn es gebe eine ganze Reihe von Fällen, in denen eine erheblich billigere Schmalspur, namentlich die Einmeterspur, für den Verkehr völlig ausreiche. Die Erfahrung habe gelehrt, dafs die Frage nach der für Kleinbahnen zweckmäfsigen Spurweite nicht allgemein, sondern nur von Fall zu Fall beantwortet werden könne.

Gegenüber den vielfach geäufserten Wünschen wegen Betheiligung der Kleinbahnen am Durchgangs-Güterverkehre begründete der Minister den ablehnenden Standpunkt der Regierung unter Hinweis auf §. 1 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Hier sei als das wesentliche Merkmal einer Kleinbahn bezeichnet, dafs sie den örtlichen Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeindebezirken vermittele. Unter dieser Voraussetzung sei den Kleinbahnen durch das Gesetz eine ganze Reihe von Vorrechten gegenüber den eigentlichen Eisenbahnen gewährt worden. Es erscheine ihm deshalb unbillig, wenn die Unternehmer die den Kleinbahnen bewilligten Erleichterungen für sich in Anspruch nehmen,

gleichzeitig aber die Beseitigung der Bedingungen anstreben wollten, unter denen die Begünstigungen eingeräumt worden seien und nur eingeräumt werden konnten. Eine Bahn, die Durchgangsgüter befördere, höre auf Kleinbahn zu sein; die Beschränkung auf den rein örtlichen oder Nachbarorts-Verkehr sei deshalb regierungsseitig vielfach ausdrücklich in die Konzessionsurkunde aufgenommen worden. Ohne diese Einschränkung würden zahlreiche Anträge auf Konzessionirung von Kleinbahnen abzulehnen gewesen sein; es hätte dann den Unternehmern überlassen bleiben müssen, die an ganz andere Voraussetzungen geknüpfte Konzession für eine Nebeneisenbahn nachzusuchen. Dies sei der einzige, mit dem in Preufsen herrschenden Staatseisenbahn-Systeme vereinbarte Standpunkt. Wenn einzelne Unternehmer, lediglich zur Erzielung eines höheren Gewinns, darauf ausgingen, gewisse Ecken der Staatsbahnstrecken abzuschneiden und dadurch einen Theil des Durchgangs-Güterverkehrs von den Staatsbahnen abzulenken und ihren Kleinbahnen zuzuführen, so sei die Regierung nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, diesem Bestreben durch Verweigerung der Konzession für die Konkurrenzbahn entgegenzutreten.

Mehr Aussicht auf Erfüllung hat ein zweiter Hauptwunsch der Kleinbahnunternehmer, welcher die Bewilligung direkter Gütertarife im Verkehre mit der Staatseisenbahn-Verwaltung und den Erlafs der halben Expeditionsgebühr erstrebt. Wenngleich der Minister die direkten Tarife noch als Ausnahme bezeichnete, so erklärte er doch, dafs die Staatseisenbahn-Verwaltung in Fällen, in denen für gewisse Verkehrsbeziehungen ein öffentliches Interesse bestehe, geneigt sei, ermäfsigte Tarife mit den Kleinbahnen zu vereinbaren. Dies sei bereits mehrfach geschehen für den Transport von Massegütern, die in dem Gebiete der Kleinbahn erzeugt werden. Er habe neuerdings eine besondere Kommission einberufen, um die Frage, unter welchen Bedingungen den Kleinbahnen direkte Tarife, unter Ermäfsigung der Expeditionsgebühr, gewährt werden könnten, nochmals zu prüfen. Wenn er auch hoffe, dafs die Thätigkeit der Kommission die Einführung von direkten Tarifen erleichtern werde, so halte er doch eine einheitliche Regelung bei den Eigenthümlichkeiten und bei der Verschiedenartigkeit der einzelnen Kleinbahnunternehmungen, namentlich hinsichtlich der Zahl und der Beschaffenheit ihrer Beförderungsmittel, nicht für durchführbar.

Das Fernsprechwesen in Rufsland. Ueber die Entwickelung des Fernsprechwesens in Rufsland sind, der Rigaer Industrie-Zeitung zufolge, in letzterer Zeit umfangreiche Erhebungen angestellt worden. Danach ist die Zahl der Staats-Fernsprechnetze im Laufe des Jahres 1898 um acht gestiegen und zwar wurden staatliche Netze in Orenburg, Alexandrowsk, Chortizy, Stawropol, Grosny, Schuja, Koslow und Wologda dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Länge der Leitungen der Staatsnetze und Privatnetze betrug Ende 1898 etwa je 28 000 km, zusammen rund 57 000 km. Es bedeutet das gegenüber dem Jahre 1897 eine Zunahme von etwa 7350 km. Die Länge der Fernsprechlinien hat sich bei den staatlichen Netzen von 4630 auf 5128 km und bei den Privatnetzen von 1364 auf 1402 km vermehrt; der Zuwachs beträgt also 536 km. Im Vergleiche mit anderen Ländern ist die Entwickelung des Fernsprechwesens in Rufsland eine langsame: die Länge der Leitungen hat im Jahre 1898 um 14 v. H., die der Linien um 8,9 v. H. zugenommen. Dafs das Bedürfnifs nach einer weiteren Ausgestaltung des Fernsprechwesens auch in Rufsland vorhanden

ist, beweist sowohl die wesentlich gestiegene Ausnutzung der bestehenden Linien als das Anwachsen der Theilnehmerzahl. Im Jahre 1900 soll, wie die »Elektrotechnische Zeitschrift« mittheilt, eine Fernsprechverbindung zwischen St. Petersburg und Warschau hergestellt werden. Eine ziemlich bedeutende Ausdehnung hat das Fernsprechwesen in Livland gewonnen, wo ein Netz von 2667 km mit 96 Vermittelungsanstalten und 802 Sprechstellen besteht. Dieses Netz verbindet nur Landorte und befindet sich im Privatbesitze. Dabei ist eine auffällige Erscheinung, dafs die einzelnen Linien, die oft weit über 100 km lang sind, meist keine Verbindung unter einander besitzen, so dafs man z. B. zwischen den beiden Hauptorten Dorpat und Riga kein Gespräch führen kann. Der Grund dafür liegt in der Behinderung der Privatunternehmungen durch den Staat, indem die Krone bei der Konzessionirung von Fernsprechlinien zwischen Städten, in denen sich Staatstelegraphen befinden, eine Gewährleistung der Einnahme aus dem telegraphischen Verkehre von der betreffenden Fernsprechgesellschaft verlangt.

Die deutschen Grofsstädte der Erde, d. h. diejenigen Orte, welche über 100000 Deutsche unter ihren Einwohnern zählen, stellt Langhans in seinem unlängst bei Justus Perthes in Gotha erschienenen »Alldeutschen Atlas« (Preis 1 Mark) nach den neusten Zählungen und Berechnungen zusammen. Das eigenartige Verzeichnifs umfafst 53 Orte, bei denen aufser der Zahl ihrer deutschen Bewohner auch der Prozentsatz angegeben wird, mit dem letztere an der Gesammtbevölkerung der einzelnen Städte Theil nehmen. Die 17 Städte der Erde mit über 200 000 deutschen Einwohnern sind: Berlin (1 650000 Deutsche), Wien (1 146000), Hamburg (626000), New York (583000), Amsterdam (513000), Brüssel (458000), München (411000), Chicago (407000), Leipzig (400000), Breslau (376000), Dresden (333000), Cöln (319000), Rotterdam (309000), Antwerpen (242000), Frankfurt (Main) (227000), Magdeburg (212000), Hannover (208000). Von allen 53 deutschen Grofsstädten liegen 30 im Deutschen Reiche, 3 in Oesterreich-Ungarn (aufser Wien noch Ofen-Pest und Graz), 7 in den niederdeutschen Niederländern (aufser obigen 4 noch Haag, Gent und Utrecht), 2 in der Schweiz (Zürich und Basel), 2 in Rufsland (Lodz und Riga) und 9 jenseits des Weltmeers in den Vereinigten Staaten (aufser obigen noch Philadelphia, St. Louis, Milwaukee, Cincinnati, Buffalo, Cleveland und Baltimore). Während aber in den reichsdeutschen Grofsstädten der Antheil der Deutschen an der Gesammtbevölkerung sich überall über 90 v. H. hält, sinkt er in New York auf 38 v. H., in Chicago und St. Louis auf 37 v. H., in Lodz und Riga auf 35 v. H., in Ofen-Pest gar auf 24 und in Philadelphia auf 18 v. H.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 11. BERLIN, JUNI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

46. Die Entwickelung des Verkehrswesens, insbesondere der Post und der Telegraphie, im 19. Jahrhundert.

(Schlufs.)

Ein ganz neues Verkehrsmittel, das in der tiefgehendsten Weise das Kulturleben beeinflufst hat, ist der Welt im 19. Jahrhundert in der Telegraphie erstanden. Zwar besafsen einige Länder Europas schon zu Ende des 18. Jahrhunderts Telegraphen, aber einmal dienten sie nicht der Allgemeinheit, sondern lediglich den Zwecken der Regierung, dann waren sie auch noch höchst unvollkommen und würden deshalb kaum im Stande gewesen sein, die Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen. Es waren dies die optischen Telegraphen, die, bekanntlich eine Erfindung des Franzosen Claude Chappe, im Jahre 1792 zuerst in Frankreich angelegt wurden und später in Schweden, England, Dänemark, Rufsland und schliefslich im Jahre 1832 auch in Preufsen Eingang fanden. Ihr Wesen bestand darin, dafs auf hohen Punkten aufgestellte Mastbäume mit flügelartigen, drehbaren Armen versehen waren, denen eine verschiedenartige Stellung zu einander gegeben werden konnte, wodurch Buchstaben, Wörter und Sätze gebildet wurden. Der optische Telegraph war in seiner Verwendbarkeit beschränkt, weil nur bei klarem, ruhigem Wetter die Zeichen deutlich zu erkennen waren; bei trübem Wetter bot die Verständigung Schwierigkeit, bei Nebel und während der Nacht konnte überhaupt nicht gearbeitet werden. Unter günstigen Verhältnissen

war es möglich, ein Telegramm von 20 Wörtern auf der 423 km langen Strecke von Paris nach Strafsburg in etwa 1 Stunde zu übermitteln, so dafs immerhin der optische Telegraph als ein Fortschritt auf dem Gebiete des Nachrichtendienstes angesehen werden mufs. Nach Erfindung des elektrischen Telegraphen wurde der optische bald überall beseitigt.

Die elektrische Telegraphie hat ihre Geburtsstätte in der stillen Klause der Gelehrten. Thomas von Soemmering war derjenige, welcher im Jahre 1809 unter Benutzung der Wasser zersetzenden Kraft des galvanischen Stromes den ersten brauchbaren, an sich einfachen, wegen der grofsen Anzahl von Drähten (zuerst 33, dann 27) und der Umständlichkeit der Handhabung aber nie zur praktischen Verwendung gekommenen Telegraphenapparat herstellte. Ein neuer Weg und die Grundlage für die praktische Verwendbarkeit der elektrischen Telegraphie waren gegeben, als der dänische Physiker Oersted im Jahre 1819 den Elektromagnetismus entdeckt hatte. Nach fördernden Versuchen des Barons Schilling von Kannstadt waren die deutschen Professoren Gaufs und Weber die ersten, welche im Jahre 1833 unter Verwendung der Ablenkungen der Magnetnadel durch den galvanischen Strom zur Zeichengebung einen für praktische Zwecke brauchbaren und thatsächlich auf einer Doppelleitung von 8000 Fufs Länge zwischen der Sternwarte und dem physikalischen Kabinet in Göttingen 5 Jahre hindurch benutzten Telegraphenapparat herstellten. Die junge Kunst war so glücklich, schon in den Kindheitstagen in dem Professor Steinheil zu München den Mann zu finden, der 1838 die wichtige Entdeckung machte, dafs die Erde als Rückleitung benutzt werden konnte, wodurch die Kosten der Drahtleitung erheblich verringert wurden, was unzweifelhaft zur beschleunigteren Ausbreitung der Telegraphie beigetragen hat.

Der zweiten Stufe in der Entwickelung der telegraphischen Apparate gehören die Zeigerapparate an, deren Wesen darin besteht, dafs beim Empfänger ein Zeiger vor einer am Rande mit Buchstaben und Zahlen versehenen Scheibe, sei es durch mechanische und elektrische oder nur durch elektrische Kraft herumgetrieben und durch die Einwirkung des galvanischen Stromes von dem fernen Geber vor dem gewünschten Zeichen der Scheibe angehalten wird. Der erste brauchbare Zeigerapparat wurde 1839 von dem Engländer Wheatstone hergestellt; Deutsche und Franzosen haben ihn wesentlich verbessert, er ist aber heute fast völlig aus dem Verkehre verschwunden. Die Nadel- und Zeigertelegraphen zeichnen sich durch einfache Konstruktion, leichte Handhabung und billige Unterhaltung aus; sie haben aber den Nachtheil, dafs sie keine bleibenden Zeichen hervorbringen. Diesem Mangel abzuhelfen, sind zahlreiche Erfinder bemüht gewesen und vielfältig sind die Wege, die sie dabei eingeschlagen haben. Einer der besten Apparate dieser Art, der im Jahre 1837 zuerst der Oeffentlichkeit vorgeführt wurde, stammt von dem Amerikaner Samuel F. B. Morse. Die bewunderungswürdige Einfachheit des mehr und mehr verbesserten Morseapparats hat ihm schnell in den Verkehr Eingang und eine derartige Verbreitung verschafft, dafs heute nahezu 90 v. H. aller Telegraphenapparate — von den Fernsprechern abgesehen — auf dem Systeme Morse beruhen, dessen Wesen darin besteht, dafs durch einen dem Elektromagneten gegenüberstehenden Anker, der durch abwechselndes, bald längeres, bald kürzeres Schliefsen und Oeffnen des Stromes angezogen und abgestofsen wird, auf einem durch ein Uhrwerk vorbeigeführten Streifen Zeichen, Striche und Punkte hervorgerufen werden, aus denen ein Alphabet gebildet ist. Bei dem in neuerer Zeit eingeführten Klopferapparate sind die Einrichtungen zur schriftlichen Festlegung der Zeichen fortgelassen und es erfolgt die Auf-

nahme der Telegramme lediglich nach dem Gehöre, wodurch der Apparat vereinfacht ist, aber besondere Vorkehrungen zur Verstärkung des Anschlags erforderlich geworden sind. Ein in allen seinen Theilen wunderbar sinnreicher Apparat ist der im Jahre 1855 von dem kürzlich verstorbenen Engländer Hughes erfundene Typendruckapparat, der wesentlich rascher als der Morseschreiber arbeitet, in Folge seines feinen und komplizirten Mechanismus aber häufige Ausbesserungen erfordert und deshalb sowie wegen der schweren Erlernbarkeit seiner Bedienung nur für den grofsen Verkehr geeignet ist. Der gegenwärtig fast in allen Ländern eingeführte Hughesapparat ist neben dem Morseapparat im Welttelegraphenverkehre zur Korrespondenz zwischen den Hauptplätzen zugelassen.

Die sogenannte Mehrfachtelegraphie bezweckt die gleichzeitige Benutzung eines und desselben Drahtes zur Beförderung mehrerer Telegramme, sei es in derselben, sei es in entgegengesetzter Richtung, um auf solche Weise die in ihrer Anlage und Unterhaltung kostspieligen Telegraphenleitungen besser ausnutzen, neue Anlagen nach Möglichkeit hinhalten und den erhöhten Anforderungen des Verkehrs entsprechen zu können. Man hat dieses Ziel auf die verschiedenste Weise zu erreichen versucht. Die Mehrfachtelegraphie ist in einzelnen Ländern stark im Gebrauche, doch ist es bis jetzt keinem Systeme gelungen, sich allgemein Eingang zu verschaffen.

Als Stromquellen für den telegraphischen Betrieb werden theils galvanische Primärelemente, theils, bei grofsen Aemtern, die eine gröfsere elektromotorische Kraft liefernden und wirthschaftlich vortheilhafteren Sammlerbatterien verwendet, deren Ladung entweder durch galvanische Elemente oder durch Dynamomaschinen bewirkt wird, wogegen sich der Gebrauch der letzteren zur unmittelbaren Benutzung als Stromquellen wegen der Kostspieligkeit und der ungenügenden Betriebssicherheit nicht einzubürgern vermocht hat.

Die Telegraphenleitungen zerfallen in oberirdische und versenkte Leitungen. Die oberirdischen Leitungen sind übersichtlicher als versenkte, sie sind leichter und billiger herzustellen und zu vermehren, aber sie leiden an mangelhafter Isolation und sind Witterungseinflüssen sowie den Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität und der Starkstromanlagen mehr ausgesetzt. Wenn es auch der Erfahrung und der Technik gelungen ist, durch Verwendung und zweckentsprechende Behandlung geeigneter Drahtsorten und Unterstützungsmittel sowie durch Einführung verhältnifsmäfsig guter Isolationsmittel diese Uebelstände auf ein geringes Mafs einzuschränken, so sind doch bis auf den heutigen Tag die Fälle nicht selten, dafs durch Unterbrechungen der oberirdischen Leitungen umfangreiche Störungen des telegraphischen Betriebs und damit schwere wirthschaftliche und sonstige Nachtheile eintreten. Diese Verhältnisse führten schon früh zur Anlegung von unterirdischen Leitungen. Nachdem indefs die ersten Versuche mifslungen waren, erfreute sich die oberirdische Linienführung lange Jahre hindurch der unbestrittenen Herrschaft, bis im Jahre 1876 von der deutschen Reichs-Postverwaltung ein neuer Versuch gemacht wurde, der ein derart befriedigendes Ergebnifs lieferte, dafs nunmehr auf ihrem Gebiet im grofsen Mafsstabe mit der Anlegung von unterirdischen Telegraphenkabeln vorgegangen wurde. Von den 106 180 km Telegraphenlinien unserer Verwaltung bestanden Ende 1899 5962 km aus unterirdischen und 95 636 km aus oberirdischen Linien, während der Rest auf unterseeische Kabel entfällt. Dem Vorgehen Deutschlands ist bis jetzt in gröfserem Umfange nur Frankreich gefolgt.

Die Geschichte der unterseeischen Kabellegung bildet ein glänzendes Beispiel menschlicher Beharrlichkeit.

Nach mehreren gescheiterten Versuchen wurde das erste unterseeische Kabel im Jahre 1851 zwischen Dover und Calais (32 km) verlegt; es blieb 8 Jahre hindurch gebrauchsfähig. Dieser glückliche Erfolg führte in den nächsten Jahren zur Verlegung zahlreicher kleinerer und gröfserer Kabel. 1854 fafste der Amerikaner Cyrus W. Field den Gedanken, Europa und Amerika zu verbinden, den er 1858, nach zwei mifsglückten Versuchen, zur Verwirklichung brachte. Die ganze Welt feierte den glücklichen Vollbringer des grofsen Werkes, doch schon nach 3 Wochen versagte das Kabel. Keineswegs entmuthigt, nahm Field die Sache von neuem auf, aber erst 1865 konnte mit dem »Great Eastern« ein weiterer Versuch gemacht werden. Wiederum rifs das Kabel und versank in die Tiefe des Meeres, nachdem bereits 2350 km ausgelegt waren. Endlich im folgenden Jahre wurde das Werk zum glücklichen Ende geführt. Kurz nachher wurde auch das Kabel des Vorjahrs wieder aufgefunden und man befand sich so im Besitze von zwei Kabeln zwischen Europa und Amerika. Das Gelingen der Kabellegung zwischen der alten und der neuen Welt veranlafste die Bildung von vielen neuen Unternehmungen und bald wurde in allen Theilen der Welt ein Kabel nach dem anderen, mit mehr oder minder glücklichem Erfolge, verlegt.

Dem Telegraphen stellt sich der Fernsprecher als modernes, die Zeit beherrschendes Verkehrsmittel würdig an die Seite. Als der Erfinder des Fernsprechers ist der Lehrer Philipp Reis in Friedrichsdorf bei Homburg v. d. Höhe anzusehen, der im Jahre 1861 das erste Telephon zur Uebermittelung von Tönen und selbst der menschlichen Stimme auf elektrischem Wege konstruirte. In eine für den Verkehr gebrauchsfähige Form wurde der Fernsprecher 1877 durch den Taubstummenlehrer Graham Bell in Boston gebracht, und Hughes, dem die Welt schon einen der besten Telegraphenapparate verdankte, gab durch Erfindung des Mikrophons — gleichzeitig mit Edison — die Grundlage für den Fernsprecher in seiner heutigen vollkommenen Gestalt. Der deutschen Reichs-Postverwaltung gebührt das Verdienst, zuerst den Werth des Fernsprechers für den Verkehr erkannt zu haben, denn schon Ende des Jahres 1877 wurden die vorbereitenden Schritte zu seiner Einführung gethan. Doch diente der Fernsprecher zunächst nur zur Ergänzung der Telegraphenanlagen, indem zahlreiche kleinere Postorte durch Ausrüstung mit dem neuen Apparate mit der nächsten Telegraphenanstalt verbunden und damit an das Telegraphennetz angeschlossen wurden. Die praktischen Amerikaner dagegen verwendeten den Fernsprecher alsbald zum unmittelbaren Gespräche zwischen den angeschlossenen Personen und schon 1879 waren in mehr als 20 Städten der Union Fernsprechanlagen vorhanden, deren Theilnehmerzahl in die Tausende ging. Das erste Stadtfernsprechnetz in Deutschland wurde Anfang des Jahres 1881 mit 94 Theilnehmern in Berlin eröffnet; noch in demselben Jahre folgte eine Reihe anderer Städte. Nachdem der Werth des Fernsprechers von Seiten des Publikums erkannt war, wurden bald in allen gröfseren und mittleren Städten Fernsprechanlagen hergestellt und die Zahl der Theilnehmer wuchs von Tag zu Tag. Der nächste Schritt bestand in der Herstellung von Fernsprechnetzen in Landstrichen, die durch gemeinsame Industrie-, Handels- und Verkehrs-Interessen mit einander verbunden waren; die erste Anlage dieser Art wurde im oberschlesischen Industriegebiete geschaffen. Ein weiterer bedeutsamer Schritt geschah dadurch, dafs die Netze benachbarter Orte durch besondere Leitungen verbunden wurden. Mit den Fortschritten der Technik konnten die Entfernungen immer weiter, selbst bis über die Grenzen des Reichs hinaus, ausgedehnt werden. Auch für das flache Land sind Mafs-

nahmen eingeleitet, nach deren Durchführung die Vortheile des unmittelbaren Gedankenaustausches den Landbewohnern in weitestem Umfange zu Gute kommen werden; diese Mafsnahmen stellen sich in ihrer Bedeutung für die wirthschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Landbewohner der Einrichtung und Verbesserung des Landbestelldienstes würdig an die Seite. Die neusten Anordnungen für die Herstellung von Fernsprechanschlüssen zielen auf eine grofsartige Verallgemeinerung des Fernsprechers ab.

Wie in Deutschland, so hat sich das Fernsprechwesen auch in den anderen Kulturländern der Erde überraschend schnell entwickelt. Niemals hat ein Verkehrsmittel in so kurzer Zeit einen solchen Umfang erlangt. Alle Kreise und Klassen der Bevölkerung ziehen Nutzen von dem Fernsprecher, der geschäftsvereinfachend und erleichternd wirkt, wodurch er zu einem unentbehrlichen Bestandtheile des modernen Lebens geworden ist.

Das Postregal, d. h. das ausschliefsliche Recht, Posten anzulegen und zu betreiben, wurde schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts, wie es die geschichtliche Entwickelung des Postwesens mit sich brachte, überall als ein Ausflufs der Landeshoheit betrachtet, wenn es auch in Deutschland nicht durchweg durch den Staat selbst, sondern in einer Anzahl von Staaten auf Grund alter Gerechtsame durch einen Privatmann, den Fürsten von Thurn und Taxis, ausgeübt wurde. Das Postregal findet seine Ergänzung in dem Postzwange, worunter die Verpflichtung verstanden wird, bei gewissen Arten von Beförderungen sich der Post, mit Ausschlufs jeder anderen Beförderungsgelegenheit, zu bedienen. Zu Anfang des Jahrhunderts erstreckte sich der Postzwang in allen Ländern auf Briefe und in der Regel auch auf gedruckte Zeitschriften; hierin ist eine Aenderung im Allgemeinen nicht eingetreten. In den Ländern, in denen eine Fahrpostanstalt bestand, gehörte in der Regel, wie in Preufsen, auch die Beförderung der Gelder, der Packete bis zu einem gewissen Gewicht (in Preufsen 40 Pfund) und die Fortschaffung von Reisenden mit Pferdewechsel zu den ausschliefslichen Rechten der Post. Die Umwandlung des ganzen Beförderungswesens in Folge der Herstellung von Eisenbahnen bewirkte eine allmähliche Einschränkung und die schliefsliche Beseitigung der Vorrechte der Post auf diesem Gebiet und damit die Zulassung der Privatunternehmungen zum freien Wettbewerbe mit der Staatspostanstalt, ohne dafs indefs die letztere die Beförderung der gedachten Gegenstände und der Personen aufgegeben hätte. Im Gegentheile haben viele Staats-Postverwaltungen, die sich ursprünglich mit der Beförderung von Packeten und Werthsendungen nicht befafsten, in Folge der durch den Abschlufs der Postpacket-Uebereinkunft und des Werthbrief-Abkommens des Weltpostvereins gegebenen Anregung diese beiden Dienstzweige auch innerhalb des eigenen Länderbereichs eingeführt. Neben der Beförderung von Nachrichten, Sachen und Personen hat die Post im Laufe des Jahrhunderts mehr und mehr auch andere mit dem Verkehrswesen nur in losem Zusammenhange stehende Geschäfte in den Kreis ihrer Thätigkeit gezogen. So zeigt sich auf der einen Seite zur Befreiung des Verkehrs die möglichste Erleichterung des Postzwanges, der nur insoweit aufrecht erhalten und mit dem Schutze des Gesetzes umgeben worden ist, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Post unumgänglich nöthig ist, während auf der anderen Seite die Post zum allgemeinen Besten ihren Wirkungskreis und so die Nützlichkeit ihrer Einrichtungen immer mehr ausgedehnt hat. Die Gattungen der zum eigentlichen Nachrichtendienste gehörigen Gegenstände sind in werthvoller Weise um mehrere neue vermehrt worden, von denen namentlich zu nennen sind die Postkarten, die Drucksachen, die Waarenproben und

die Geschäftspapiere. Unter den Nebengeschäften nimmt die erste Stelle ein die Besorgung bankmäfsiger Geschäfte durch Postanweisungen, Postschecks, Postnachnahmen, Postaufträge, Postnoten und Einholung von Wechselaccepten. In mehreren Ländern bestehen Postsparkassen. Ferner betheiligt sich die Post an den Geschäften staatlicher Renten und Lebensversicherungen, an dem Vertriebe von Werthzeichen zu Steuererhebungszwecken u. s. w., ja in einem Lande dienen die Postanstalten sogar als Arbeitsnachweis-Büreaus.

Die gröfsten Fortschritte, welche das Postwesen des 19. Jahrhunderts neben der Vervollkommnung der Beförderungsmittel aufzuweisen hat, bestehen in der Herabsetzung und der vernunftgemäfsen Gestaltung der Posttarife. Zu Anfang des Jahrhunderts wurde die Post in fast allen Staaten als eine Einrichtung zur Erzielung möglichst hoher Einnahmen angesehen. Selbst Friedrich der Grofse, der im Uebrigen der Postanstalt gleich seinem Vorgänger die gröfste Fürsorge zuwendete, liefs sie vorwiegend nach dem Finanzprinzip verwalten, wie sich schon daraus ergiebt, dafs trotz der Kostspieligkeit der Postanlagen im Jahre 1786 bei einer Brutto-Einnahme von 1 098 265 Thalern der Ueberschufs 613 181 Thaler betrug. Der Uebergang von der finanziellen zur wirthschaftlichen Verwaltung hat sich nur allmählich und sehr langsam vollzogen. In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurde sogar in Preufsen die Rücksicht auf die Erzielung hoher Einnahmen aus der Post noch weiter getrieben als zuvor, denn die im Jahre 1824 eingeführte Portotaxe erscheint als die höchste, welche die preufsische Post jemals gehabt hat. Nach dieser Taxe kostete ein einfacher Brief (3/4 Loth) von Berlin nach Cöln 9 Sgr., nach Stettin und Magdeburg 4 Sgr. u. s. w. Der höchste Portotarif, welchen die Geschichte des Postwesens aufzuweisen hat, bestand in England; ein einfacher, einen Bogen enthaltender Brief kostete bis zum Jahre 1839 auf Entfernungen bis 100 engl. Meilen 4 bis 9 d., für je weitere 100 Meilen 1 d. mehr. Die Taxirung erfolgte nicht nach der direkten Entfernung, sondern nach Mafsgabe der auf den Poststrafsen zurückgelegten Entfernung. Der Tarif entsprach weder den wirthschaftlichen noch den posttechnischen Anforderungen; er war auch in der finanziellen Wirkung nicht vortheilhaft, indem der Ueberschufs der britischen Postverwaltung von 1815 bis 1835 sich gleichmäfsig auf 1 1/2 Millionen Pfd. Sterl. jährlich belaufen hatte, während die Bevölkerung in diesem Zeitraume von 19 1/2 auf 25 1/2 Millionen gestiegen war, Handel und Verkehr sich merklich gehoben, Unterricht und Bildung sich verbreitet, und alle Quellen des Staatseinkommens an Ergiebigkeit zugenommen hatten. Dafs der Tarif trotzdem so lange hat bestehen können, erklärt sich nur dadurch, dafs in grofsartigem Mafsstabe Kontraventionen betrieben wurden, derart dafs nur die Hälfte aller Briefe durch die Post gegen Zahlung des Portos, die andere Hälfte auf ungesetzliche Weise, sei es im Privatwege oder durch unberechtigte Anwendung eines von der Portozahlung befreienden Rubrums, befördert wurde. Durch das Erscheinen der von Rowland Hill 1837 herausgegebenen berühmten Broschüre »*Post Office reform, its importance and practability*« wurde endlich die Frage der Ermäfsigung des Portos in Flufs gebracht. Hill schlug einen gleichmäfsigen Portosatz von 1 d. für die Beförderung eines einfachen, 1/2 Unze schweren Briefes durch ganz England, ohne Rücksicht auf die Entfernung, und ferner eine fortschreitende Erhöhung des Portos nach dem Gewicht unter gleichzeitigem Frankirungszwange vor. Der Gedanke fand in England allgemein Anklang, so dafs bereits am 10. Januar 1840 das Penny-Porto eingeführt wurde. Die Portobefreiungen, mit denen viel Misbrauch getrieben war, wurden zum gröfsten

Theil aufgehoben. Gleichzeitig wurde die Frankirung mit Freimarken eingeführt. Wenn auch die Vorausberechnungen Hill's über die zu erwartende Verkehrssteigerung und das finanzielle Ergebnifs der Reform sich keineswegs als richtig erwiesen haben, indem erst nach 16 Jahren die für das erste Jahr angenommene 5 bis 6fache Zunahme des Verkehrs erreicht und erst im Jahre 1874 zum ersten Male ein höherer Ueberschufs als im Jahre vor der Reform erzielt worden ist, so gebührt doch Hill der unvergängliche Ruhm, den Grundsätzen einer aufgeklärten Wirthschaftspolitik auf dem Gebiete des Postwesens praktische Geltung verschafft zu haben, wodurch der Korrespondenzverkehr erleichtert, das Feld der geschäftlichen Thätigkeit erweitert und das Band der sozialen Beziehungen fester geknüpft worden ist.

Das Pennyporto-System, das bis heute die Grundlage der postalischen Tarifbildung darstellt, ist nach und nach in allen Ländern der Welt zur Einführung gelangt, in vielen freilich erst in Folge der Rückwirkung, welche der Weltpostverein auf die Gestaltung der inneren Posttarife ausgeübt hat. Die in England gemachten Erfahrungen sich zu Nutze machend, sind die meisten Länder zur Vermeidung einer Schädigung ihrer allgemeinen Finanzlage nur schrittweise mit der Ermäfsigung der hohen Portosätze vorgegangen. So wurde in Preufsen das Briefporto, nach einer erheblichen Ermäfsigung und Vereinfachung der Taxe im Jahre 1844, 5 Jahre später auf die Sätze von 1, 2 und 3 Sgr. für Entfernungen bis 10 Meilen, über 10 bis 20 Meilen und auf alle weiteren Entfernungen für den einfachen Brief bis 1 Zolloth (ausschl.) festgesetzt. Ebenso führten die anderen deutschen Postverwaltungen, theils früher, theils später als Preufsen, nach und nach mäfsigere Portosätze ein. Der heute noch geltende, von der Entfernung unabhängige Einheitssatz von 1 Sgr. (später 10 Pf.) für den einfachen Brief von 1 Loth (später 15 g) wurde erst nach Errichtung des Norddeutschen Bundes erreicht; er ist nach der Einigung Deutschlands auf das ganze Gebiet des Deutschen Reichs ausgedehnt worden. In den übrigen Ländern der Welt bestehen mit geringen, durch Währungsverhältnisse begründeten Abweichungen meist gleiche Taxen.

Die Durchführung der Hill'schen Reform ist wesentlich erleichtert, ja vielleicht nur möglich gemacht durch die Einführung der F r e i m a r k e, wie andererseits erst nach Einführung einer einfachen Portotaxe die Freimarke allgemein in Aufnahme kommen konnte. Die Erfindung der Freimarke reicht in das 17. Jahrhundert zurück; fast in Vergessenheit gerathen, wurde sie im Jahre 1819 von der sardinischen Postverwaltung in Form gestempelter Briefumschlagbogen zu neuem Leben erweckt und im Zusammenhange mit der Hill'schen Portoreform wurde sie in ihrer heutigen Gestalt eingeführt, so dafs mit Recht auch die Freimarke als ein Kind des 19. Jahrhunderts anzusehen ist. Dank den grofsen Vortheilen, welche die Freimarke dem korrespondirenden Publikum wie den Verwaltungen selbst gewährt, hat sie sich schnell auf dem ganzen Erdenrund eingebürgert. Ein wesentlicher Fortschritt, welchen der Weltpostverein gebracht hat, besteht in der allerdings nicht obligatorischen, in Wirklichkeit aber von allen wichtigeren Vereinsländern ausgeführten Annahme gleicher Grundfarben für die Werthe von 25, 10 und 5 Centimen oder ihre Gegenwerthe in der Landeswährung.

Eine andere Errungenschaft des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete der Briefpost, neben der fortschreitenden Ermäfsigung des Briefportos, besteht, wie schon oben kurz erwähnt, in der Schaffung n e u e r V e r s e n d u n g s g a t t u n g e n, unter Einführung ermäfsigter Taxen, um gewisse Zweige des Verkehrs in besonderer Weise zu begünstigen. Zu diesen besonderen

Gattungen gehören in erster Linie die Zeitungen. Zwar bestanden schon zu Anfang des Jahrhunderts in einigen Ländern bevorzugte Bedingungen für den Zeitungsvertrieb, die volle Ausbildung hat aber das Postzeitungswesen erst später erfahren. Wie die Entstehung der Zeitungen auf die Post zurückzuführen ist, so verdanken sie auch ihre heutige Bedeutung als »Grofsmacht« nicht zum wenigsten der schnellen, pünktlichen und billigen Beförderung durch die Post. Der Erleichterung des literarischen, buchhändlerischen und kaufmännischen Verkehrs dienen die Drucksachen. Für die Anknüpfung von Handelsbeziehungen von hohem Werthe sind die Waarenproben. Eine Erleichterung gewähren in den geeigneten Fällen auch die Geschäftspapiere. Für alle Kreise der Bevölkerung und für alle Zwecke von gröfster Bedeutung sind die Postkarten. Sie bilden so recht ein Verkehrsmittel der heutigen schnellebigen Zeit. Der Gedanke der Postkarte stammt, wie bekannt, von dem verstorbenen Staatssekretär des Reichs-Postamts, Heinrich von Stephan; zuerst eingeführt wurde sie aber in Oesterreich im Jahre 1869. Doch schon im nächsten Jahre, als Stephan an die Spitze der Norddeutschen Postverwaltung getreten war, erfolgte ihre Einführung auch in Deutschland. Die Postkarte ist durch ihre Einfachheit, die zulässige Kürze und Bündigkeit des Inhalts und durch ihre Billigkeit schnell beliebt geworden und wurde bald in allen Ländern der Erde eingeführt.

Wie das Briefporto, so war auch das Packetporto zu Anfang des Jahrhunderts recht hoch. Der Berechnung des Portos wurde nicht die direkte Entfernung, sondern der von der Post zurückgelegte Weg zu Grunde gelegt; es war verschieden nach Mafsgabe des Inhalts (Kaufmannsgüter, Efswaaren u. s. w.), für einzelne Kurse und Orte bestanden Zuschläge oder Ermäfsigungen u. s. w. Bei Werthsendungen, für die zum Theil Deklarationszwang bestand, wurde unterschieden zwischen Silbersendungen, Goldsendungen, Sendungen mit Papiergeld u. s. w. Aufserdem waren allerhand Nebengebühren (Theuerungszuschlag, wenn der Haferpreis einen gewissen Satz überstieg, Scheingeld, Packkammergeld u. s. w.) eingeführt. Nach und nach wurden alle diese Erschwernisse des Verkehrs beseitigt, der Tarif wurde immer mehr ermäfsigt und vereinfacht, bis schliefslich um die Mitte der 70er Jahre auch beim Packetporto der Grundgedanke der Hill'schen Portoreform, Aufseracht-lassung der Entfernung, wenigstens theilweise und für Packete bis 5 kg, welche die überwiegende Mehrzahl der Packete ausmachen, zur Durchführung kam. Der billige Einheitssatz für Packete hat, wie allgemein anerkannt wird, in wirthschaftlicher Beziehung wohlthätig gewirkt, so dafs er den wichtigsten Mafsnahmen zugezählt werden mufs, welche das 19. Jahrhundert im Posttarifwesen zu verzeichnen hat.

Zu gewaltigem Umfang angewachsen ist der Postanweisungsverkehr, der bei Beginn des Jahrhunderts nur in England als ein Privatgeschäft der Postbeamten bestand, jetzt aber als Zweig der Verwaltungen in fast allen gröfseren und vielen anderen Ländern eingeführt ist. In Folge der besonderen Verhältnisse des Landes und der vorzüglichen Einrichtung dieses Dienstzweigs hat Deutschland, was Zahl und Betrag der übermittelten Postanweisungen betrifft, alle anderen Länder weit überflügelt.

Im Gegensatze zur Post ist die Telegraphie von vornherein nur in wenigen Ländern zum Staatsmonopol erklärt worden. Nach und nach sind jedoch alle wichtigeren Staaten dazu übergegangen, sie als ein Regal in Anspruch zu nehmen. Wo ursprünglich der Privatbetrieb zugelassen war, wurde er beseitigt und nur in den Vereinigten Staaten von Amerika hat er sich bis heute zu er-

halten gewufst. Die unterseeischen Kabel sind zum gröfsten Theil in Privatbesitz, doch bricht sich mehr und mehr die Erkenntnifs Bahn, dafs ebensowohl im Verkehrs- wie im staatlichen Interesse der Betrieb durch den Staat vorzuziehen sei, weshalb in neuerer Zeit auch schon vielfach die Staatsverwaltungen eigene Kabel angelegt haben. Das Fernsprechwesen ist bis jetzt nur in wenigen Ländern zum Staatsmonopol erklärt worden. Es ist aber schon in mehreren Ländern, wo seine Ausbeutung ursprünglich Privaten überlassen war, auf den Staat übergegangen und zweifellos wird die weitere Entwickelung in der gleichen Weise sich gestalten wie bei der Telegraphie.

Der Ausbreitung der Telegraphie waren zu Anfang die hohen Taxen aufserordentlich hinderlich; kostete doch z. B. nach dem ersten preufsischen Tarif von 1849 ein einfaches Telegramm (20 Wörter) von Berlin nach Aachen 5 Thaler 6 Sgr., nach dem französischen Tarif von 1850 ein ebensolches Telegramm von Calais nach Marseille etwa 17 Frcs. Die Tarife haben in allen Ländern viele Wandlungen durchgemacht, bis endlich durch den 1876 zuerst in Deutschland eingeführten Worttarif für die Tarifbildung eine Grundlage geschaffen war, deren bald allgemein anerkannte Vortheile dazu geführt haben, dafs der Worttarif nach und nach in allen Ländern für den inneren Verkehr wie in die internationalen Beziehungen eingeführt worden ist. Im Fernsprechwesen haben sich bei der Tarifbildung allgemeine Grundsätze noch nicht Bahn zu brechen vermocht. Kennzeichnend in Bezug auf die Fernsprechtarife ist im Grofsen und Ganzen die fortschreitende Verbilligung und das Streben nach Aufstellung einfacher und gerechter Tarife. Bevor der Fernsprecher wirklich Gemeingut aller Klassen der Bevölkerung wird, bedarf es aber in vielen Ländern noch einer weitgehenden Ermäfsigung der Gebühren.

Der charakteristische Zug in der Organisation des Verkehrswesens im 19. Jahrhundert ist das Streben nach Zusammenschlufs, geleitet von dem richtigen Gedanken, dafs die Verkehrsanstalten um so besser befähigt sind, ihre Kulturaufgabe zu erfüllen, je weiter der Wirkungskreis und je gröfser das Gebiet ist, auf dem gleiche Gesetzgebung, gleiche Taxen und gleiche Betriebsformen gelten.

Die ersten 15 Jahre des 19. Jahrhunderts wie das Jahrzehnt vorher waren der Entwickelung des Verkehrs wenig günstig. Bald hier, bald dort loderte die Kriegsfackel auf und unterbrach mit der friedlichen Thätigkeit der Menschen in den betroffenen Landestheilen auch den Lauf der Verkehrsmittel. Wie schon so oft vorher, war es vorzugsweise der Boden Deutschlands, auf welchem die Völker Europas zusammentrafen, um im blutigen Ringen ihre Kräfte zu messen. Nach den unglücklichen Kämpfen des Jahres 1806 hatte Preufsen viel zu leiden unter der festen Hand des unbarmherzigen Eroberers; am schwersten getroffen unter allen staatlichen Einrichtungen wurde die Postverwaltung: aller Zusammenhang der Posten war zerrissen, jegliches Vertrauen in die Post geschwunden. Noch schlimmer fast sah es in denjenigen Theilen Deutschlands aus, wo die Franzosen die Herrschaft ausgeübt hatten. Die Zahl der selbständigen Postverwaltungen war 1810 auf mehr als 30 gestiegen. Die Taxen waren so hoch, dafs sie geradezu prohibitiv wirkten. Der hohe Areopag, der nach der Niederwerfung des kriegsgewaltigen Korsen zur Regelung der Verhältnisse der Völker Europas in Wien zusammentrat, erfüllte nicht die Erwartungen des deutschen Volkes; statt des erhofften festgefügten Bundesstaats, der im Inneren eine einheitliche kräftige Entwickelung des geistigen und wirthschaftlichen Lebens der deutschen Stämme, nach aufsen ein machtvolles Gesammtauftreten gestattete, schuf er das wesenlose Gebilde eines Staaten-

bundes, ohne Saft und Kraft und doch stark genug, um sich zum Schaden des deutschen Volkes 50 Jahre lang erhalten zu können. Die Anregung, das Zoll- und Postwesen einheitlich zu gestalten, blieb ohne Erfolg und so sehen wir in Deutschland nach wiederhergestelltem Frieden eine Reihe von selbständigen Postverwaltungen, deren Zahl nur darum nicht der Zahl der Einzelstaaten gleichkam, weil einige kleinere die Ausübung des Postregals an andere gröfsere übertragen hatten und in einer Anzahl von ihnen das Postregal durch den Fürsten von Thurn und Taxis ausgeübt wurde. Die Hansestädte mufsten es dulden, dafs in ihnen neben Postanstalten deutscher Staaten solche fremder Mächte bestanden.

Unter einer ähnlichen Zersplitterung des Postwesens hatte Italien zu leiden, wo jeder Einzelstaat sein besonderes Postwesen besafs. Mit der Gründung des italienischen Einheitsstaats wurde auch das dortige Postwesen einheitlich. In der Schweiz stand das Postregal nicht dem Bunde, sondern den einzelnen Kantonen zu, in Folge dessen jeder Kanton sein eigenes Postwesen besafs. Im Jahre 1848 ist in der Schweiz das Postwesen zur Bundessache erklärt worden. Diejenigen Länder, in welchen schon frühzeitig eine starke Zentral-Regierungsgewalt sich gebildet hatte, wie insbesondere Frankreich, England, Rufsland u. s. w., genossen neben anderen Vortheilen auch den, dafs sie ein einheitliches Postwesen besafsen. In den Vereinigten Staaten von Amerika, die im 19. Jahrhundert mehr und mehr zu einem hochwichtigen Faktor im Welthandel und Weltverkehre geworden sind, war das Postwesen von Anfang an Bundessache.

Es bedarf kaum der Erwähnung, welche Schwierigkeiten in Deutschland dem Postverkehre durch die Zersplitterung des Postwesens erwuchsen. Nachdem durch den am 1. Januar 1834 ins Leben getretenen Zollverein, dem zuletzt alle Staaten des deutschen Bundes, mit Ausnahme Oesterreichs, der beiden Mecklenburg und der Hansestädte, angehörten, im Innern Deutschlands alle Zollschranken gefallen waren, wurden die Stimmen immer lauter, welche eine ähnliche Vereinigung auf dem Gebiete des Postwesens verlangten. Doch dauerte es bis zum Jahre 1850, ehe die Bildung des deutsch-österreichischen Postvereins gelang, der aus ganz Deutschland mit der österreichisch-ungarischen Monarchie ein einheitliches Postgebiet schuf mit gleicher Taxe für alle Vereinssendungen, während leider für den inneren Verkehr von mehreren der Theil nehmenden Länder die abweichenden Tarife vorläufig bestehen blieben. Um alle Abrechnung zwischen den Vereinsländern entbehrlich zu machen, wurde vereinbart, dafs jedes Land das erhobene Porto für sich zu behalten habe; der Transit für Vereinssendungen sollte unentgeltlich sein. Der deutsch-österreichische Postverein hat trotz der mancherlei Ungleichheiten, die noch bestehen blieben, segensreich gewirkt; er hat thatsächlich die postalische Einigung Deutschlands herbeigeführt und ist so, ähnlich wie der Zollverein, wenn auch in geringerem Mafse als dieser, mit einer der Bausteine für die spätere nationale Einigung Deutschlands gewesen. Mit der österreichisch-ungarischen Monarchie ist dieses engere Band bestehen geblieben, auch nachdem Oesterreich in Folge der Ereignisse von 1866 aus der staatlichen Gemeinschaft mit Deutschland ausgeschieden ist, indem die späteren Postverträge zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn auf der Grundlage des deutsch-österreichischen Postvereins beruhen.

Eine ähnliche Entwickelung wie das Postwesen hat die Telegraphie in Deutschland durchgemacht. In demselben Jahre, in welchem der deutsch-österreichische Postverein gegründet wurde, kam zwischen Preufsen, Oesterreich, Bayern und Sachsen der deutsch-österreichische Telegraphenverein zu Stande, dem bald darauf die übrigen deutschen Staaten sowie die Nieder-

lande beitraten; seine Ziele und Erfolge entsprechen im Wesentlichen denen des deutsch-österreichischen Postvereins.

Die Gründung des Norddeutschen Bundes brachte mit der politischen Einigung zwischen den Bundesgliedern auch die Einheit des Post- und des Telegraphenwesens, die gemäfs der Bundesverfassung für das ganze Gebiet des Norddeutschen Bundes als einheitliche Verkehrsanstalten eingerichtet wurden. Das Thurn und Taxis'sche Postwesen hatte in diesem Rahmen keinen Raum mehr; seine ruhmvolle und zur Zeit der Zersplitterung Deutschlands nützliche Aufgabe war erfüllt und der Fürst von Thurn und Taxis trat die Postgerechtsame seines Hauses mit allen ihm gehörigen Posteinrichtungen gegen eine angemessene Entschädigung an die Krone Preufsen ab. Ebenso wurden die Rechte der im Bundesgebiete noch vorhandenen fremden Postanstalten abgelöst. Die Errungenschaften der grofsen Jahre 1870/71 brachten endlich die volle Einigung. Wenn auch Bayern und Württemberg ihr eigenes Postwesen behalten haben, so ist doch in allen grundsätzlichen Fragen, welche die Gesetzgebung, das Tarifwesen im Verkehre zwischen den Bundesstaaten und die Regelung der Beziehungen zu dem Auslande betreffen, die Einheit des Post- und Telegraphenwesens für den ganzen Umfang des Reichs hergestellt. Seit dem 1. Januar 1876 sind im Reichs-Postgebiete die Post und die Telegraphie zu einer Verwaltung vereinigt, wodurch sich die Möglichkeit zu einer umfassenden Vermehrung der Telegraphenanstalten, neben vielen sonstigen Vortheilen, ergeben hat. Wie in Deutschland, so sind auch in vielen anderen Ländern Post und Telegraphie, soweit sie nicht von vornherein eine Verwaltung bildeten, nach und nach zum Nutzen beider Verkehrszweige, die ihrer Natur nach zusammengehören, vereinigt worden.

Die Anzahl der Postanstalten ist im Laufe des Jahrhunderts in allen Ländern stetig vermehrt worden. Sie betrug z. B. in Preufsen im Jahre 1786: 760, 1821: 1145, 1856: 1896. Ende 1899 waren im Reichs-Postgebiete 31 927 Postanstalten und 15741 Telegraphenanstalten vorhanden. In ähnlicher Weise sind die sonstigen Postanlagen stetig vermehrt worden. So waren neben den Postanstalten 21 022 amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen eingerichtet; Postbriefkasten, die zu Anfang des Jahrhunderts nur vereinzelt vorhanden waren, waren 1899 in einer Zahl von 97 209 aufgestellt.

Uebertroffen hinsichtlich der Zahl der Postanstalten wird Deutschland nur durch die Vereinigten Staaten von Amerika, auf deren weitem Gebiete sich 1897 72 278 Postanstalten befanden; es folgt nach Deutschland Grofsbritannien mit 21 202, Britisch Indien mit 11 989, Frankreich (mit Einschlufs Algiers) mit 9619 Postanstalten u. s. w.

Die internationalen Beziehungen der Post waren zu Anfang des 19. Jahrhunderts noch wenig entwickelt und nur mangelhaft geregelt. Die wirthschaftlichen Anschauungen der Zeit waren dem Verkehre der Nationen unter einander eher hinderlich als förderlich. Insoweit Verträge für den gegenseitigen Austausch von Korrespondenzen abgeschlossen waren, beruhten diese auf engherzigen fiskalischen Grundsätzen, ihr Ziel war mehr auf die Gewinnung finanzieller Vortheile als auf die Erleichterung des Verkehrs gerichtet. Das Porto setzte sich zusammen aus dem auf jedes der vertragschliefsenden Länder entfallenden Porto, das für Sendungen nach und von dem Auslande vielfach höher festgesetzt war als für inländische Sendungen; dazu kam das Transitporto. Die Taxen waren übermäfsig hoch, die Grundsätze der Taxfestsetzung verschieden. Die Berechnung war in Folge dessen schwierig, die Zahl der Taxsätze aufserordentlich grofs. Dazu kamen die Verschiedenheiten in den Gewichtssystemen und zahlreiche sonstige

Abweichungen. Besonders ungünstig, trotz der regen Handelsbeziehungen, lagen die Verhältnisse zwischen dem Kontinent und England. Noch im Jahre 1840 kostete ein einfacher Brief von Berlin nach London 27¼ Sgr., worunter allein 18 Sgr. englisches Porto enthalten waren. Briefe aus überseeischen Ländern, die mit Porto belastet in London ankamen und nach dem Kontinent adressirt waren, mufsten beim Londoner Postamte durch Zahlung des darauf haftenden Portos ausgelöst werden. Der vom Eingange benachrichtigte Empfänger war genöthigt, einen Geschäftsfreund brieflich zu beauftragen, seinen Brief einzulösen, was ihn, sofern er nicht einen Generalvertreter bestellt hatte, zunächst jedesmal 27¼ Sgr. kostete. Ausländische Briefe unterlagen in England, trotz des ohnehin hohen Portos, einem besonderen Portozuschlage. Nachdem die Postverbindungen über Belgien vermehrt und die Portosätze herabgesetzt waren, wurden Briefe nach der preufsischen Rheinprovinz und Westfalen britischerseits doch weiter auf dem langsameren Wege über Cuxhaven und Bremen geleitet, weil auf diesem Wege der englische Portoantheil höher war; erst der Druck der öffentlichen Meinung veranlafste die englische Regierung zu einer Aenderung dieses Verfahrens. Zwischen England und den Vereinigten Staaten von Amerika war im Jahre 1847 ein ernster Zwist dadurch entstanden, dafs ersteres Land die von amerikanischen Schiffen angebrachten Briefe mit einem den gewöhnlichen Zuschlag übersteigenden Porto belegte — Differentialporto —, bis auch in diesem Falle das englische Publikum die Regierung zum Nachgeben zwang. Der erste Postvertrag zwischen Preufsen und England kam erst im Jahre 1846 zu Stande.

Als unter dem Einflusse der neuen Verkehrsmittel und der im Handelsverkehre zur Geltung gebrachten freieren Grundsätze eine gröfsere Annäherung der Nationen eingetreten war, wurde auch der Postverkehr durch Abschliefsung liberalerer Postverträge mehr und mehr erleichtert. Schon erhoben sich Stimmen zu Gunsten der Herstellung einer Postunion zwischen den gebildeten Nationen, aber die Verschiedenheiten, die nach jeder Richtung hin in den Posteinrichtungen der einzelnen Länder bestanden, waren noch zu grofs. Dadurch, dafs nach und nach in den bedeutenderen Ländern die Hill'sche Portoreform zur Durchführung gelangte, wurde auf dem wichtigsten Gebiete, dem Tarifwesen, eine Gleichheit der Grundsätze herbeigeführt, die in vielen Fällen zu einer annähernden Gleichheit der Taxen sich ausbildete. So hat an erster Stelle die Hill'sche Reform dem Weltpostvereine den Weg geebnet. Auf der im Jahre 1863 auf Veranlassung der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu Paris zusammengetretenen internationalen Postkonferenz, an der 17 Länder Theil nahmen, wurde der erste Versuch gemacht, durch Aufstellung von Einheitsgrundsätzen, die bei den abzuschliefsenden Einzelverträgen zur Richtschnur dienen sollten, in gewissen Fragen reglementarischer Bedeutung, wie der Eintheilung und Beschaffenheit der Postsendungen u. s. w., Uebereinstimmung herbeizuführen. Dabei wurde weder an die Gründung eines Weltpostvereins gedacht noch sind die grundlegenden Gedanken, auf denen später der Weltpostverein sich aufgebaut hat, auf der Konferenz irgendwie zum Ausdrucke gekommen. Immerhin haben die Berathungen, deren Ergebnifs die Annahme einer Anzahl von Grundsätzen war, die bei den später abzuschliefsenden Einzelverträgen beachtet werden sollten, den Erfolg gehabt, die Anschauungen der Postverwaltungen einander näher zu bringen und die Konferenz hat so auch zu ihrem Theile dazu beigetragen, den Boden für den Weltpostverein vorzubereiten.

Dem verstorbenen Staatssekretär des Reichs-Postamts, Heinrich von Stephan, gebührt der hohe Ruhm, den Gedanken des Weltpostvereins gefafst

und mit zäher Thatkraft in die Wirklichkeit umgesetzt zu haben. Schon bevor Stephan an die Spitze der deutschen Postverwaltung trat, arbeitete er den Plan für den Weltpostverein aus, der in einer im Jahre 1868 verfafsten Denkschrift niedergelegt ist. Wesentlich auf der Grundlage der in dieser Denkschrift enthaltenen Vorschläge wurde im Jahre 1874 zu Bern der allgemeine Postvereinsvertrag abgeschlossen, dem sofort alle Länder Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika, ein Theil Asiens und Nordafrikas mit zusammen 350 Millionen Einwohnern beitraten. Durch den Vertrag wurden die bisherigen Verschiedenheiten in den postalischen Beziehungen der Theil nehmenden Länder beseitigt. An die Stelle der zahlreichen Einzelverträge trat ein einziger Vertrag, dessen Hauptsätze lauten: die vertragschliefsenden Länder bilden für den Briefpostverkehr ein einziges Postgebiet, die Freiheit des Transits ist gewährleistet, die Land- und Seetransitgebühren werden niedrig und einheitlich bemessen, das Porto wird auf einheitliche und billige Sätze festgesetzt, jedes Land behält das erhobene Porto. Seitdem hat sich der Verein nach aufsen wie im Inneren stetig fortentwickelt. Die ungeheueren Vortheile des Vereins veranlafsten, dafs in rascher Folge von den bei der Gründung nicht sogleich betheiligten Ländern eins nach dem anderen sich ihm anschlofs, so dafs schon auf dem nächsten Kongrefs in Paris 1878 der Allgemeine Postverein in den Weltpostverein erweitert werden konnte. Seitdem hat sich der Weltpostverein über den ganzen Erdball ausgedehnt und heute umfafst er mit alleiniger Ausnahme Chinas alle zivilisirten Länder der Welt, so mit einer Bevölkerung von fast 1 Milliarde Menschen den gröfsten, friedlichen Zwecken gewidmeten Völkerbund bildend, welchen die Welt je gesehen hat. Der innere Ausbau des Weltpostvereins hat, abgesehen von der Einführung zahlreicher Vereinfachungen und Erleichterungen im Briefverkehre, sich namentlich auf die Ausdehnung seiner einigenden Thätigkeit auf weitere Beziehungen des Beförderungsdienstes erstreckt. Die Werthbriefe und Postanweisungen wurden zuerst als neue Dienstzweige in den Weltpostverein eingeführt; es folgten die Postpackete und Postaufträge und schliefslich zog der Weltpostverein auch noch die Vermittelung des Bezugs der Zeitungen und Zeitschriften in den Kreis seiner Thätigkeit. Allerdings gehört diesen besonderen Dienstzweigen nicht die Gesammtheit der Staaten an; manche von ihnen haben im Hinblick auf abweichende Bestimmungen der inneren Gesetzgebung oder auf die noch nicht hinreichende Entwickelung des inneren Postdienstes oder sonstige Verhältnisse bisher davon abgesehen, sich anzuschliefsen. Die Zahl der Theilnehmer der besonderen Dienstzweige hat sich aber im Laufe der Jahre fortgesetzt vermehrt und sicherlich wird der Tag kommen, wo auch diese Dienstzweige unter allen Gliedern des Weltpostvereins in voller Einheitlichkeit und Gleichmäfsigkeit ausgeführt werden.

Früher als bei der Post hat sich auf dem Gebiete der Telegraphie die internationale Einigung vollzogen. Denn schon im Jahre 1865 wurde zu Paris der internationale Telegraphenvertrag abgeschlossen, dem mit Ausnahme von England alle europäischen Telegraphenverwaltungen beitraten, doch unterscheidet sich dieser Vertrag dadurch wesentlich von dem Weltpostvertrage, dafs er sich auf die Regelung des Betriebs und der äufseren Beziehungen der verschiedenen Telegraphengebiete sowie auf die Feststellung der Grundsätze der Tarifbildung beschränkt, während die Tarife selbst der Regelung durch Einzelabkommen überlassen sind. Hierin ist, trotz der auf die Einführung möglichst einheitlicher, billiger Taxen abzielenden Vorschläge der deutschen Telegraphenverwaltung auf den späteren Konferenzen, eine Aenderung bisher nicht eingetreten; dagegen ist

den Bemühungen dieser Verwaltung der schöne Erfolg zu Theil geworden, dafs, neben manchen sonstigen Erleichterungen für den Verkehr, der Worttarif für den Welttelegraphenverkehr allgemein angenommen worden ist. Im Uebrigen sind die Tarife mehr und mehr ermäfsigt worden. Räumlich hat sich der internationale Telegraphenverein immer mehr ausgedehnt, so dafs ihm heute die wichtigsten Telegraphengebiete der Welt und zahlreiche Kabelgesellschaften angehören, während sich andere, obwohl sie dem Vertrage nicht beigetreten sind, ihm unterwerfen.

Die internationalen Verkehrsvereinigungen haben in ganz aufserordentlichem Mafse dazu beigetragen, die Beziehungen der Nationen unter einander zu entwickeln. Dies gilt namentlich von dem Weltpostvereine, während dessen Bestehens der internationale Postverkehr sich um etwa das vierfache vermehrt hat. Doch auch der internationale Telegraphenverein ist für den Weltverkehr von hervorragender Wichtigkeit, denn erst mit der Hülfe der Telegraphie ist der Handel der Völker unter einander zu einem wirklichen Welthandel geworden.

Wenn der Verkehr zu seinem Gedeihen friedlicher Zustände bedarf, so eröffnen sich doch gerade im Kriege für ihn grofse und dankbare Aufgaben. In den napoleonischen und den deutschen Freiheits-Kriegen war der Postdienst innerhalb des Feldheeres und dieses mit der Heimath den bescheidenen Ansprüchen gemäfs geregelt, welche jene Zeit an die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse stellte. Mit der Vervollkommnung des Verkehrswesens überhaupt wurden auch die Verkehrseinrichtungen für den Kriegsfall verbessert. Die Verkehrsmittel, unter ihnen besonders auch die Telegraphie, haben für den Krieg eine erhöhte Wichtigkeit erlangt. Unvergessen sind dem deutschen Volke die grofsartigen Leistungen der Feldpost und der Feldtelegraphie im Jahre 1870/71.

Die Verbesserung der Verkehrsmittel und der inneren Ausbildung des Verkehrswesens hat mit zahlreichen anderen Faktoren, unter denen namentlich zu nennen sind: die Vermehrung der gewerblichen Thätigkeit durch den Maschinenbetrieb, die Zunahme der Bevölkerung — in Deutschland um etwa 50 v. H. — und die Steigerung der Bildung, zusammengewirkt, um den ungeheueren Verkehr hervorzurufen, dem wir am Ende des 19. Jahrhunderts uns gegenübersehen. Es ist schwer, über den Umfang des Verkehrs einen Vergleich zwischen dem Beginn und dem Ende des Jahrhunderts zu ziehen; indefs bietet die Einnahme einen Anhalt, um wenigstens annähernde Zahlen zu gewinnen. Nach dieser ist in Preufsen die Zahl der Briefe zu Anfang des Jahrhunderts auf höchstens 10 Millionen jährlich zu schätzen; dieser Zahl steht für das Reichs-Postgebiet nach der Statistik für 1899 eine Gesammtzahl an beförderten Briefsendungen von mehr als $2^3/_4$ Milliarden gegenüber, so dafs in Deutschland etwa eine 200fache Vermehrung des Postverkehrs in den letzten 100 Jahren anzunehmen ist. Aehnlich wird das Verhältnifs in den anderen Ländern sein.

Der Verkehr zu Anfang des 20. Jahrhunderts befindet sich auf einer hohen Stufe der Entwickelung. Stärker als je ist seine Bedeutung im Kulturleben und sein Einflufs darauf. Auf allen Gebieten und in allen Zweigen des Verkehrs herrscht frisches Leben und rüstiges Vorwärtsstreben. Unzweifelhaft ist aber die aufsteigende Entwickelung noch nicht beendet. Steigerung der Schnelligkeit der Mittel des Verkehrs, Vermehrung und Verallgemeinerung der Verkehrseinrichtungen, möglichste Herabsetzung der Gebührensätze: das sind die leitenden Punkte, nach denen die weitere Entwickelung sich vollziehen wird. Vieles und Grofses darf hierbei von dem 20. Jahrhundert erwartet werden. Hoffen wir, dafs es sich seinem Vorgänger würdig an die Seite stellen werde!

47. Weltbahnen in Südasien.

Nachdem England aus den napoleonischen Kriegen mit dem gesicherten Besitz Indiens hervorgegangen war, mufste es seine Sorge sein, eine zuverlässige Verbindung für Reise-, Post- und Frachtverkehr zwischen der Kolonie und dem Mutterlande zu schaffen. Der Weg um das Kap der guten Hoffnung war weit und beschwerlich, die Benutzung der Linie über die damals noch nicht durchstochene Landenge von Suez, wenigstens für Gütermassen, ausgeschlossen. Alsbald nach der ersten Nutzbarmachung der Dampfkraft für Seefahrt und Eisenbahnbetrieb regte sich daher in England der Gedanke, das neue Mittel für die Verbindung mit Indien zu verwenden. 1833 reichte Oberst Chesney der britischen Regierung Vorschläge ein für eine Eisenbahn von der Mündung des Orontes nach dem Euphrat und eine anschliefsende Dampferlinie auf diesem Flusse nach Bagdad und Basra. Für den Weg nach Indien wäre damit ein gutes Stück gewonnen gewesen. Zu Stande gekommen ist nur die Dampferlinie, inzwischen aber wieder eingegangen, weil die türkischen Behörden ihr zumeist feindselig gegenüberstanden und sowohl durch Zollplackereien als durch Vernachlässigung der Deiche die Schiffahrt zuletzt unmöglich machten. Die Pläne für den Eisenbahnbau waren nicht über die Vorarbeiten hinausgelangt.

Neuen Anstofs gab den Engländern die Eröffnung des Suez-Kanals (1869). Ein Ausschufs des Unterhauses beschäftigte sich mit der Sache. Einig war man sich im Allgemeinen darüber, dafs eine Eisenbahn von Alexandrette über Aleppo und Diarbekir an den Tigris und weiter bis Bagdad führen sollte. Während aber der berühmte Gelehrte Sir Henry Rawlinson die Fortführung des Schienenwegs über Teheran, Herat und Kandahar bis Schikarpur zum Anschlufs an das indische Eisenbahnnetz vorschlug, wollte Hauptmann Cameron, welcher Leiter einer englischen Forschungsreise in Mesopotamien gewesen war, vom Tigris mittelst einer Dampferlinie durch den Persischen Meerbusen gehen. Eine Einigung erfolgte nicht. Die Pläne blieben liegen und wurden 1880 durch einen Vorschlag des Ingenieurs Haughton abgelöst, eine Eisenbahn von der kleinasiatischen Küste bei Konstantinopel über Ismid und bei Port William über den Tigris nach Teheran sowie von da über Herat und Kandahar bis Schikarpur zu bauen. Gegen die Führung durch Kleinasien machte sich aber lebhafter Widerspruch mit der Begründung geltend, dafs eine solche Linie Oesterreich und Deutschland gröfseren Vortheil als England bringen würde, das die Linie nur für den Reise- und Postverkehr benutzen könnte. Diese Anschauung hat sich immer mehr Bahn gebrochen und in der öffentlichen Meinung Grofsbritanniens eine Einigung auf Port Said als Ausgangspunkt einer Eisenbahn nach Persien und Indien geschaffen.

Unterdessen haben andere Nationen in den Wettbewerb eingegriffen und sind nicht bei Plänen stehen geblieben. Auf der Grundlage umfassender Ausarbeitungen des österreichischen Ingenieurs Wilhelm Pressel aus den Jahren 1872 und 1873 wurde für Rechnung des türkischen Staates bis 1876 zwar nur die 91 km lange Strecke Haidar Pascha-Ismid gebaut. Der in diesem Jahre zur Regierung gelangte jetzige Sultan brachte der Sache jedoch grofses Interesse entgegen und ertheilte am 4. Oktober 1888 den Firman zum Weiterbaue von Ismid bis Angora sowie 5 Jahre später auch für die Anschlufsstrecke Eskischehir–Konia. Eine Finanzgruppe, an deren Spitze die Deutsche Bank in Berlin steht, übernahm die Ausführung und stellte den Bau unter Leitung deutscher Techniker aus deutschem Material bis 1896 fertig. Dieselbe

Gesellschaft hat jetzt vom Sultan die Genehmigung zur Fortsetzung der Bahn von Konia nach Bagdad mit der Verpflichtung zur Fertigstellung binnen 8 Jahren erhalten. Die Linie soll, wie wir auf S. 934 des Archivs von 1899 berichteten, die altberühmte Stadt über Aduna und Aleppo mit Ueberschreitung des Euphrat erreichen und dann dem Tigris bis Basra folgen, vielleicht noch südlich bis Kuweit gehen. Von dem Endpunkt ab würden Dampfer den Verkehr durch den Persischen Meerbusen nach Kurrachee und Bombay aufnehmen. Die Einzelheiten werden erst jetzt nach der Rückkehr der seit September 1899 unter Leitung des deutschen Generalkonsuls Stemrich unterwegs befindlich gewesenen Studienkommission festgestellt werden. Der gleichen Finanzgruppe ist, Zeitungsnachrichten zufolge, der Bau einer Zweigbahn von Bagdad nach Hanekin an der persischen Grenze übertragen worden; dabei wird auf die Beförderung von 130 000 persischen Pilgern jährlich gerechnet, die nach Kerbela reisen. Die ungeheuere Bedeutung des ganzen Unternehmens springt in die Augen. Der ganze Post-, Reise- und Schnellgutverkehr, der sich jetzt zwischen Abendland und Morgenland durch den Suez-Kanal bewegt, würde wieder die alte Strafse über den Bosporus einschlagen, denn der Weg nach Indien erführe eine erhebliche Verkürzung. Von Ostende bis zum Persischen Golfe wäre eine fortlaufende, nur durch den Bosporus auf allenfalls überbrückbare Flufsbreite unterbrochene Eisenbahnlinie hergestellt.

Andererseits haben fremdländische Kapitalisten auf Anregung des russischen Grafen Kapuist den Plan zu einer von Tripolis in Syrien ausgehenden Bahn gefafst. Die Linie soll über den Libanon nach Homs und weiter über Palmyra nach Rahaba am Euphrat laufen, darauf dem Flufslaufe folgen und ihn bei Hit überschreiten. Von Iskanderieh zwischen Euphrat und Tigris, wo beide Ströme sich einander bis auf 40 km nähern, würde ein Zweig nach Bagdad und Hanekin führen, ein anderer südwestlich nach den Wallfahrtsstätten der Schiiten, Kerbela und Nedschef. Die Hauptlinie soll sich südöstlich nach Basra und Kuweit fortsetzen. Wenn die deutsche Bagdadbahn, wie jetzt sicher angenommen werden darf, zu Stande kommt, wird sich der russische Plan wohl verflüchtigen.

Ernsthafter sind russische Eisenbahnpläne in Persien, wo sich der Einflufs Rufslands in den letzten Jahren wesentlich gestärkt und neuerdings unter geschickter Ausnutzung der durch den südafrikanischen Krieg geschaffenen Verlegenheiten Englands aus der Gewährung einer Anleihe an den Schah bedeutenden Vortheil gezogen hat. Das bereits abgelaufen gewesene Vorrecht für den ausschliefslichen Eisenbahnbau in Persien ist Rufsland auf die Dauer von 15 Jahren erneuert worden. Nachdem schon früher eine Kunststrafse von Enseli-Rescht am Südufer des Kaspischen Meeres nach Teheran eröffnet und das russische Eisenbahnnetz bis Baladshary dicht vor Baku vorgeschoben worden ist, soll nun beabsichtigt sein, von Baladshary über Enseli-Rescht oder von Tiflis über Täbris nach Teheran eine Eisenbahn zu bauen und sie einerseits nach einem Hafenplatze des Persischen Meerbusens — vielleicht Buschir —, andererseits über Meschhed nach Kuschk, dem südlichen Endpunkte der transkaspischen Bahn, fortzusetzen sowie von dieser Linie bei Aschabad nach dem Hafen Bunder Abbas abzuzweigen. Damit wäre der Anschlufs vom europäischen Eisenbahnnetze bis in den Süden Asiens erreicht. Rufsland hätte zwei Zugangslinien zum Indischen Ozeane. Nicht genug hiermit, soll es sich mit Plänen für den Weiterbau der Eisenbahn von Kuschk über Herat nach Kandahar tragen, von wo es bis zum indischen Bahnnetze nicht mehr weit ist. Die überraschend schnelle Erbauung der Sibirischen und der Trans-

kaspischen Bahn hat der Welt die Energie Rufslands auf dem Gebiete des Verkehrswesens gezeigt und läfst erwarten, dafs das grofse Reich zur Befestigung und Ausdehnung seines politischen Einflusses auch die Eisenbahnpläne in Persien und Afghanistan verwirklichen wird. Thatsächlich sind in Persien bereits Generalstabsoffiziere und Ingenieure mit der Erforschung der Strecken beschäftigt. Dafs wenigstens in Persien Rufslands Politik gegenüber England siegreich geblieben ist, hat die Bewilligung der erwähnten Anleihe gezeigt. Auch am schliefslichen Unterliegen des englischen Einflusses in Afghanistan ist nicht zu zweifeln. Die Eisenbahnstation Kuschk liegt nur 130 km von Herat, der Hauptstadt des Landes, und ermöglicht es Rufsland, mit Leichtigkeit Truppen dahin zu werfen. Zur Stärkung seiner Stellung wird Rufsland im passenden Augenblicke sicherlich sein Eisenbahnnetz bis an die indische Grenze ausdehnen.

Englische Zeitungen haben schon berechnet, dafs die indische Ueberlandpost bei derartigem Ausbaue der Eisenbahnen binnen 10 Tagen von London nach Kalkutta gelangen könnte. Am 11. April 1899 richtete im englischen Unterhause dessen Mitglied Maclean an die Regierung die Frage, ob sie beabsichtige, zur Benutzung des Ueberlandwegs Unterhandlungen mit Rufsland anzuknüpfen; die neue Verbindung würde, neben der Beschleunigung für Post und Reisende, Indien leichteren Zugang zu den ungeheueren Märkten verschaffen, welche die russischen Eisenbahnen in Asien erschlössen. Der erste Lord des Schatzes Balfour erwiderte, die Angelegenheit müsse auf breiterer Grundlage, als der in der Anfrage erwähnten, entschieden werden; er sei nicht in der Lage, eine Mittheilung über die Politik der Regierung wegen des Gegenstandes zu machen. Damit ist angedeutet, dafs die Sache wesentlich einen politischen Hintergrund hat. In ähnlichem Sinne hat die Regierung auf eine erneute Anfrage Macleans im Februar d. J. geantwortet. In der That scheint allmählich in England Besorgnifs vor der Stärkung des russischen Einflusses in Südasien um sich zu greifen. Vermehrt wird sie durch die bevorstehende Vollendung der grofsen Sibirischen Eisenbahn, die zweifellos Rufsland als neues Machtmittel in Ostasien dienen und zur weiteren Umklammerung Chinas führen wird.

In diese Stimmung hinein hat der englische Ingenieur C. A. Moreing durch einen Artikel in der Monatsschrift »The Nineteenth Century« den Plan einer englischen Eisenbahn Alexandrien—Shanghai geworfen. Der Aufsatz hat in ganz Grofsbritannien das gröfste Aufsehen erregt, um so mehr, als er aus der Feder eines Mannes stammt, der sich durch Eisenbahnbauten in Australien, Europa und Kanada eine bedeutende Stellung geschaffen hat und der nicht gewohnt ist, lange zu warten, bis er seine technischen Ideen in die That umsetzt. Die Ausführungen Moreings sind so inhaltreich, dafs wir glauben, es werde unsere Leser interessiren, sie in den Hauptzügen kennen zu lernen. Der Artikel beginnt mit einem Hinweis auf die Stärkung der Stellung Rufslands in China durch den Bau der Sibirischen Bahn und stellt dem als ganz sicher die künftige Vorherrschaft Englands in Südasien gegenüber. Der beste Weg zur Befestigung der britischen Macht daselbst sei die Verbindung der zerstreuten Besitzungen unter einander durch eine Eisenbahn vom Mittelländischen Meere bis China. Der Einwand, dafs dadurch die heimischen Dampferlinien geschädigt würden, sei hinfällig, weil anderenfalls ohnehin eine Ablenkung des Post- und Reiseverkehrs von der P. und O.-Linie auf die Sibirische Eisenbahn stattfinden werde. Dann führt Moreing im Einzelnen Folgendes aus:

Westlicher Ausgangspunkt der Bahn mufs Alexandrien oder Port Said sein, wenn man so wenig als möglich mit französischen, deutschen, russischen

oder türkischen Ansprüchen zusammentreffen will. Als im Jahre 1872 ein Unterhaus-Ausschufs den Plan einer Bahn von der syrischen Küste zum Persischen Golfe empfahl, hatte England in Egypten freilich noch keinen Stützpunkt. Seither hat es dauernde Rechte am Suez-Kanal erworben sowie Egypten und Cypern besetzt. Kairo und Alexandrien werden vermöge ihrer zentralen Lage zu drei Erdtheilen ihre alte Bedeutung wiedergewinnen und zwei der wichtigsten Städte der Welt werden. Der kürzeste Weg von Unteregypten nach Vorderindien führt über die Halbinsel Sinai, Nordarabien, am Persischen Golfe entlang und durch Beludschistan. Die Linie ist fast gerade und ergiebt bis Kurrachee nur 2400 englische Meilen, könnte mithin in reichlich 3 Tagen mit der Eisenbahn zurückgelegt werden, im Vergleiche zu 9 oder 10 Tagen für die Seereise durch das Rothe Meer, die Strafse von Bab-el-Mandeb und den Indischen Ocean. Die politischen Hindernisse sind leicht zu überwinden; Geländeschwierigkeiten bestehen, abgesehen von der Küste am oberen Ende des Persischen Golfes, nur in geringem Umfange. Von Kurrachee bis Mandalay kann das indische Eisenbahnnetz benutzt werden; es ist lediglich der Bau einiger Abkürzungsstrecken und eine Verbindung zwischen den Bahnen von Assam und Birma nothwendig. Ohne Zweifel werden, sobald das ganze Unternehmen gesichert ist, die Vereinbarungen mit den indischen Bahnen von der Regierung leicht erzwungen werden können. Eine Eisenbahn von Mandalay nach Kunlong ist bereits im Baue. Weiterhin hat der Leutnant Watts Jones einen brauchbaren Zugang nach dem oberen Thale des Yangtsekiang, von Yung-chang-fu über Mong-kyang bis Yinchan, entdeckt. Eine zweite Linie — von Kunlong nach Su-chow, einem wichtigen Marktort am Yangtsekiang 100 englische Meilen oberhalb Chunking, — haben die Hauptleute Pottinger und Davies ermittelt. Die Fortsetzung bis Shanghai würde den genannten Flufs entlang erfolgen.

Die einzelnen Entfernungen betragen rund:

	engl. Meilen
Alexandrien bis Golf von Akabah (egyptisch)	250
Akabah bis Basra (türkisch) und Kuweit (unabhängig)	1000
Kuweit bis zur persisch-beludschistanischen Grenze	700
Grenze bis Kurrachee (indisch)	520
Kurrachee bis Kunlong (indisch)	2800
Kunlong bis Shanghai (chinesisch)	1600
Summe	6870.

Hiervon sind 2000 Meilen bereits gebaut. Der Plan hätte sonach hinsichtlich der Baulänge und, nach Moreings Ansicht, auch in Bezug auf die technischen Schwierigkeiten bedeutende Vortheile vor der Sibirischen Bahn. Die Nachtheile auf politischem Gebiete, die sich aus der Berührung mehrerer fremder Staaten ergeben, schlägt er gering an.

Nach Moreings Meinung nimmt die egyptische Regierung das Unternehmen von vorn herein freundlich auf. Das Wüstenland des steinigen Arabien bietet, nach einigen im Grofsen gemachten Aufnahmen, keine erheblichen Schwierigkeiten, obwohl unmittelbar vor dem Eintritt auf das 1400 Fufs hohe arabische Hochland die steinige Kluft von El Arabah und eine schroffe Steigung zu überwinden sind. Die Erlaubnifs der Pforte zur Ueberschreitung des schmalen Streifens ihres Gebiets am Rothen Meere und Persischen Golfe würde zu erlangen sein. Im inneren Arabien hat der Emir von Jebel Shomer, zu dessen Machtbereich es gehört, erst unlängst einer zu ihm

gegangenen amtlichen Gesandtschaft seine völlige Zustimmung zu dem Plane ausgesprochen. Dies beseitigt die Vermuthung, dafs eine Eisenbahn durch Arabien den Widerstand der Stammeshäupter hervorrufen könnte. Ueberhaupt scheint die Stimmung in muhamedanischen Kreisen dem Bahnbaue günstig zu sein, weil die Bahn die Pilgerfahrten nach den verschiedenen heiligen Plätzen in Mesopotamien und Arabien erleichtern würde. Eine transarabische Bahn mit Zweiglinien südlich nach Hail, Medina und Mekka würde ungeheuere Pilgermassen aus Nordafrika und Türkisch Arabien herbeiziehen. Eine kurze Zweigbahn müfste nach dem Hafen von Kuweit oder Grane führen, während die Hauptlinie nach Basra, wo der Flufs etwa $^1/_2$ englische Meile breit ist, und dann um den persischen Golf herum dessen Ostküste entlang weiterginge. Bevor das persische Gebiet erreicht wird, sind der Shat-el-Arab und der Korunflufs zu überschreiten, wozu es grofser Drehbrücken bedarf. Längs der Küste des persischen Golfes liegt ein 2 bis 30 Meilen breites Flachland, das nach Angabe mehrerer Reisenden in geradezu idealer Weise für den Eisenbahnbau geeignet ist. Von Bunder Abbas ab sind vor Auswahl der Richtung noch eingehendere Vermessungen nöthig, obwohl die indische Regierung Vorarbeiten bereits hat machen lassen. Oestlich von Kurrachee sodann bis zur chinesischen Grenze ist die Herstellung der Verbindungsstrecken, um die vorhandenen Bahnen zu einer grofsen durchgehenden Linie umzugestalten, Sache der indischen Regierung. Die Führung der Bahn von der letzten birmanischen Station über die chinesische Grenze hinweg bis zum Yangtsekiang ist, wie oben erwähnt, schon von verschiedenen Seiten im Einzelnen geprüft worden und bildet u. A. den Gegenstand sorgfältig erwogener Vorschläge des Ingenieurs der assam-bengalischen Eisenbahn, James Stuart, im Hefte der Londoner Fortnighthy Review vom November 1899. Danach sind mehrere gangbare Linien vorhanden, die wegen des bergigen Geländes zwar bedeutende Schwierigkeiten bieten, aber doch nicht so grofse, als bei Ueberschreitung der Felsengebirge Nord- und Südamerikas zu überwinden gewesen sind. Die von der Bahn zu berührenden Theile Chinas, zunächst die Provinz Sze-chuan, sind fruchtbar und dicht bevölkert; auch finden sich dort reiche Kohlenschätze. Als Endpunkt der Linie ist, wenngleich vorläufig die Schiffahrt auf dem Yangtsekiang ergänzend eintreten könnte, Shanghai erforderlich, der grofse Hafen- und Handelsplatz Mittelchinas.

Sobald die Eisenbahn Indien erreicht hat, wird sie auch den Verkehr mit Australien umgestalten. Das indische Eisenbahnnetz führt bis Madras; von da nach Perth, bis wohin die Bahn Sydney–Adelaide zweifellos in absehbarer Zeit verlängert werden wird, sind 3200 Seemeilen, so dafs die jetzige Schiffsreise von Port Said ab um 4700 Seemeilen gekürzt werden würde. Die Reisedauer ab Port Said würde nach Shanghai von 28 auf 9 Tage, nach Adelaide von 25 auf 14 Tage herabgesetzt werden.

Moreing und mit ihm weite englische Kreise betrachten seinen riesenhaften Plan als die beste Mafsnahme gegen den Einflufs der Sibirischen Bahn und erhoffen von der Ausführung grofse politische und wirthschaftliche Erfolge für Grofsbritannien. Sie haben aber wohl nicht in genügendem Mafse mit dem deutschen Bagdadbahn-Unternehmen und mit den russischen Vorrechten in Persien gerechnet. Erst die Zukunft kann lehren, wie die weittragenden Eisenbahnpläne in Südasien neben einander sich werden verwirklichen lassen. Am weitesten vorgeschritten ist jedenfalls die Vorbereitung der erwähnten deutschen Linie.

48. Erlafs des ersten Konsuls Bonaparte wegen Beseitigung der Unsicherheit auf den französischen Poststrafsen.

(Nach Urkunden des Königlichen Staatsarchivs in Coblenz und des historischen Archivs der Stadt Cöln.)

Von Herrn Postrath Sautter in Cöln (Rhein).

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts war auf den Poststrafsen Frankreichs ein solcher Grad von Unsicherheit eingerissen, dafs die Staatsregierung sich zu aufserordentlichen Mafsnahmen veranlafst sah. Ueberfälle und Beraubungen der fahrenden Posten durch Banden von Strafsenräubern kamen häufig vor, die Sicherheit der Reisenden und des Geldversandtes mittelst der öffentlichen Fuhrwerke war auf das Bedenklichste gefährdet.

Es mufs hier erwähnt werden, dafs zu jener Zeit vom Staate unterhaltene Fahrposten in Frankreich nicht mehr bestanden. Durch das Gesetz vom 9. Vendémiaire des Jahres VI (30. September 1797) waren die »Messagerieen« oder »Diligencen« — das Gegenstück zu unseren deutschen Fahrposten — völlig der Privatkonkurrenz freigegeben worden, nachdem der Staat sowohl mit der Verpachtung als mit dem Selbstbetriebe dieser Beförderungsanstalten ungünstige Erfahrungen gemacht hatte. Die einzige Einnahme, welche die Staatskasse von den öffentlichen Fuhrunternehmungen noch bezog, bestand in einer den Unternehmern auferlegten Abgabe, die nach der Höhe der Platzpreise und der Zahl der Plätze berechnet wurde. Jede staatliche Einwirkung auf den Betrieb der Diligencen hatte aufgehört, was zur Folge hatte, dafs die frühere Zuverlässigkeit und Regelmäfsigkeit des Diligencenverkehrs zum Theil verloren gegangen waren. Ohne Zweifel trug der Uebergang des öffentlichen Fuhrwesens in die Hände von mehr oder weniger unzuverlässigen Privatpersonen an den auffälligen Verlusten und Beraubungen von Geldsendungen mit die Schuld, wie in den nachstehenden amtlichen Verfügungen auch angedeutet ist.

Am 12. Januar 1801 sandte der Polizeiminister der Republik folgenden Erlafs an die Präfekten:

Freiheit — Gleichheit.

Paris, den 22. Nivôse des Jahres IX (12. Januar 1801) der einen und untheilbaren Republik.

Der Minister der allgemeinen Polizei der Republik
an die Präfekten.

Die Diebstähle an Staatsgeldern auf den Poststrafsen mehren sich in einer erschreckenden Weise. Das Staatsvermögen wird dadurch an seiner Quelle getroffen. Der Strafsenraub, durch glückliche Beutezüge genährt, wächst und wird immer kühner. Die beunruhigte öffentliche Meinung scheint den Verwaltungsbehörden Schuld zu geben; das Uebel entspringt aus der Zaghaftigkeit der obersten Verwaltungsbeamten, welche meist die Ausdehnung ihrer Befugnisse gar nicht zu kennen scheinen.

Da Sie an die Spitze der Verwaltung gestellt sind, so sind alle Zweige derselben im Wesentlichen Ihnen untergeordnet.

Ihre Ueberwachung mufs sich auf alle gleichzeitig erstrecken; sie mufs sich besonders auf den Umlauf und die Beförderung der Staatsgelder richten. Sie werden sofort allen Einnehmern die bestimmte Weisung ertheilen, fortan keine Geldversandte zu bewirken, welche Ihnen nicht zuvor angekündigt sind, damit Sie die nöthige Begleitung anordnen und mir Nachricht geben können.

Die Räuber haben Mitschuldige unter den Beamten der öffentlichen

Kassen und unter den Angestellten der Messagerieen. Es ist schwer, sich dies zu verhehlen, wenn man die Räuber stets von den Geldversandten und deren Werthe unterrichtet sieht.

Ich empfehle Ihnen, über diese Personen die genauesten Erkundigungen einzuziehen und die Schuldigen einer raschen, zum abschreckenden Beispiele dienenden Bestrafung zuzuführen. Sie werden mir den Empfang des Gegenwärtigen anzeigen und mir von den Mafsregeln Rechenschaft geben, welche Sie ergreifen werden, um die Ausführung dieser Verfügung sicher zu stellen.

Der Minister der allgemeinen Polizei:
gez. Fouché.

Der General-Sekretär:
gez. Devilliers.

Zwei Tage nach dem Empfange dieses Ministerial-Erlasses ging den Präfekten ein Beschlufs der Konsuln der Republik zu, wodurch genau vorgeschrieben wurde, welche Mafsregeln zur Sicherung der Postbeförderung auf den Landstrafsen zu ergreifen seien. Der Polizei-Minister, welcher diesen Beschlufs den Präfekten zur Vollziehung übersandte, bemerkte in seinem Begleitschreiben, die Vorschriften seien erlassen worden, »um die Sicherheit der mit den Diligencen reisenden Bürger sowie der Geldversandte zu gewährleisten und die neuen Ueberfälle zu verhüten, welche die nur allzu zahlreichen Räuberbanden ihren bisherigen unaufhörlichen Angriffen etwa hinzufügen möchten«.

Der Erlafs der Konsuln lautete:

Paris, den 17. Nivôse des Jahres IX (7. Januar 1801) der einen und untheilbaren Republik.

Die Konsuln der Republik beschliefsen, wie folgt:

Artikel I.

Keine Diligence, die an einem bestimmten Tage und zu einer bestimmten Stunde abfährt — für Paris vom 20. Nivôse (10. Januar), für alle Departements vom 1. Pluviôse (21. Januar) ab gültig — darf ihre Fahrt beginnen, ohne dafs sie auf dem Verdeck (Impériale) des Wagens vier von einem Korporal oder Sergeanten befehligte, mit ihren Schiefsgewehren bewaffnete Soldaten mit sich führt, von denen ein jeder 20 Patronen bei sich tragen mufs. Fährt die Diligence zur Nachtzeit, so mufs sie aufserdem von zwei berittenen, mit ihren Gewehren bewaffneten Gendarmen begleitet sein.

Artikel II.

Sobald sich in der Diligence eine Geldsumme von mehr als 50 000 Francs befindet, einerlei ob die Gelder dem Staate oder Privaten gehören, kann die Diligence nicht abfahren, wenn sie nicht, unabhängig von den fünf Infanteristen, mindestens von vier Gendarmen oder anderen Berittenen begleitet wird.

Artikel III.

Die fünf Mann Infanterie werden durch den am Abgangsorte der Diligence befehligenden Offizier gestellt. Während der ganzen Fahrt (Hin- und Rückreise) dient dieselbe Begleitungsmannschaft.

Artikel IV.

Die Soldaten auf dem Wagenverdeck empfangen eine Vergütung von 1 Franc täglich für den Mann, welche ihnen der Kondukteur der Diligence allabendlich auszuzahlen hat.

Artikel V.

Alle Kutscher und Postillone, welche die Diligence führen, müssen ein jeder mit einem Jagdmesser und einem Paare Pistolen ausgerüstet sein.

Artikel VI.

Die Präfekten, Unterpräfekten, Bürgermeister und Gendarmen sind verpflichtet, jede Diligence anzuhalten, welche nicht den vorstehenden Vorschriften gemäfs begleitet ist. An den Schlagbäumen von Paris und denjenigen der grofsen Städte wird eine besondere Ueberwachung in dieser Hinsicht stattfinden.

Artikel VII.

Jeder Kondukteur, welcher den Vorschriften in vorstehenden Artikeln zuwiderhandeln sollte, wird verhaftet.

Artikel VIII.

Die Begleitungsmannschaft einer Diligence, welche überwältigt werden sollte, wird verhaftet und vor eine Militärkommission gestellt werden, die darüber zu urtheilen hat, ob die Begleitungsmannschaft ihre Schuldigkeit gethan hat.

Wie grofs auch die Zahl der Räuber sei, so darf sich die Bedeckungsmannschaft nicht eher ergeben, als bis sie ihre 20 Patronen verschossen und den Muth entfaltet hat, welcher dem französischen Soldaten inne wohnt.

Artikel IX.

Der Kriegsminister, der Finanzminister und der Polizeiminister werden mit Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Der Erste Konsul:
gez. Bonaparte.

Für den Ersten Konsul:
gez. Hugues B. Maret.

Für gleichlautende Abschrift:
Der Minister der allgemeinen Polizei:
gez. Fouché.

Der General-Sekretär:
gez. Devilliers.

Wenn dieses geharnischte Dekret, das seinen militärischen Urheber nicht verleugnet, zur Durchführung gelangt wäre, dann hätten die französischen Diligencen nicht mehr wie friedlich dahinrollende Reisewagen, sondern wie jene von Waffen starrende Postwagen ausgesehen, die vor Eröffnung der Bahnverbindung New York–San Francisko die gefährlichen Indianergebiete im Westen der Vereinigten Staaten durchkreuzten. Die Ausführung der neuen Bestimmungen stiefs aber nicht nur im eigentlichen Frankreich, sondern auch in den neu errichteten Departements am linken Rheinufer auf Schwierigkeiten, wie wir z. B. aus einer Korrespondenz des Präfekten des Saar-Departements mit dem General-Polizeikommissar dieses Departements ersehen.

So mufste u. A. am 13. Pluviôse des Jahres IX nach St. Ingbert eine Gendarmerie-Abtheilung von fünf Mann eigens zu dem Zwecke verlegt werden, um die Eskortirung der von dort abfahrenden Diligencen sicher zu stellen. Die Leute sollten nebst ihren Pferden entweder in einem besonderen Gebäude untergebracht oder bei den Bewohnern des Ortes einquartiert werden.

Es scheint eben an vielen Orten die Schwierigkeit hervorgetreten zu sein, die erforderlichen Bedeckungsmannschaften für die Diligencen zu erlangen, weil nicht an allen ihren Abgangspunkten Militärgarnisonen und Gendarmerie-Abtheilungen vorhanden waren.

Einige Wochen nach dem Erlasse des Konsularbeschlusses trat der unermüdliche Polizeiminister mit einem neuen Plane zur Unterdrückung des Räuberunwesens hervor: er bot die Truppen gegen die Räuberbande auf und führte für das Reisen auf den Diligencen den Pafszwang ein. In seinem Rundschreiben an die Präfekten vom 26. Pluviôse IX (15. Februar 1801) führte der Minister aus: »Die Räuberbanden führen fort, die Landstrafse unsicher zu machen, die Felder zu plündern und friedliche Bürger zu ermorden. Selbst die Bevölkerung in den geschlossenen Orten sei vor ihren Angriffen nicht sicher. Man habe zu einem neuen Mittel der Verfolgung gegriffen, indem nunmehr Kompagnieen von »Éclaireurs« die Wälder, Berge und Höhlen durchforschten, welche den Räubern als Schlupfwinkel dienten. Die Gendarmerie, von jeher löblich in ihrem Eifer, verdoppele ihre Thätigkeit.

Der gewöhnliche Geschäftsgang der Gerichte habe zahlreiche Uebelstände im Gefolge gehabt, indem die Langsamkeit des Verfahrens eine grofse Zahl von Schuldigen der Bestrafung

entziehe. Jetzt sei eine rasche, starke Justiz hergestellt.

Schon spüre man die gute Wirkung dieser Mittel, es sei aber dessenungeachtet nöthig, den Erfolg durch neue Mafsregeln zu sichern.

Die Räuberbanden unterhielten Verbindungen unter einander, wechselten häufig den Aufenthaltsort, theilten sich auf Verabredung und kehrten auch wohl in die Städte zurück, um dort den günstigen Augenblick zu neuen Ueberfällen abzuwarten. Diese Verbindungen müfsten durch die Wachsamkeit der Verwaltungsbehörden vereitelt werden. Um dahin zu gelangen, dürften in die öffentlichen Fuhrwerke nur noch Reisende aufgenommen werden, welche ordnungsmäfsige Pässe vorweisen könnten. Vor- und Zuname der Reisenden, Alter und Beruf, Reiseziel und Reisegepäck müfsten von den Unternehmern öffentlicher Fuhrwerke in besondere Personenregister eingetragen werden. In diesem Sinne hätten die Präfekten die nöthigen Vorschriften zu erlassen.«

Durch diesen Ministerialerlafs war für das Reisen auf den französischen Diligencen der lästige Pafszwang eingeführt, von dem sich der Minister, der, wie oben erwähnt, den Verdacht hegte, dafs die Bediensteten der Diligencen mit den Strafsenräubern unter einer Decke steckten, die Fernhaltung verdächtiger Personen von der Reise mit den Diligencen versprach. Auch wollte er damit offenbar den Spitzbuben die Möglichkeit des raschen Ortswechsels und der Verbindung unter einander entziehen.

Die Zentral-Regierung zu Paris scheint sich aus den Berichten der Präfekten bald überzeugt zu haben, dafs ihre wohlgemeinte Verordnung von der Sicherstellung der Posten durch Militär- und Gendarmerie-Eskorten vielfach an dem Mangel der nöthigen Bedeckungsmannschaften scheiterte. Es erging daher der Konsularerlafs vom 13. Germinal IX (3. April 1801), wodurch der Erste Konsul seinen Beschlufs vom 17. Nivôse IX (7. Januar 1801) als aufgehoben erklärte. Der Polizeiminister Fouché machte den Präfekten hiervon Mittheilung, mit dem Hinzufügen, dafs die Anordnung der für die Sicherheit der Diligencen zu treffenden Mafsregeln nunmehr lediglich den Präfekten überlassen sei.

---

49. Die Verkehrsmittel in den mittelamerikanischen Republiken Costa Rica, Nicaragua und Guatemala.

Gelegentlich des in Philadelphia abgehaltenen Handelskongresses hat der Vorsteher der wissenschaftlichen Abtheilung des Handelsmuseums, Gustav Niederlein, drei Hefte über die mittelamerikanischen Republiken Costa Rica, Nicaragua und Guatemala veröffentlicht, in welche er die Erfahrungen einer während der Jahre 1897 und 1898 unternommenen mehr als siebenmonatigen Studienreise in Mittelamerika niedergelegt hat. Wir entnehmen den interessanten Heften die nachfolgenden Ausführungen über die Verkehrsmittel der genannten Länder.

Der Verkehr Costa Ricas mit der Aufsenwelt bewegt sich hauptsächlich über die Häfen »Port Limon« im Atlantischen Ozean und Puntarenas im Stillen Ozean. Im Jahre 1894 berührten den Port Limon 294 Schiffe, darunter 26 mit deutscher Flagge; in demselben Jahre verkehrten im Hafen von Puntarenas 158 Schiffe, darunter 23 deutscher Nationalität. 1895 stellte sich der Schiffsverkehr in den beiden Häfen auf 311 und 147, 1896 auf 299 und 152 Fahrzeuge.

Zwei Eisenbahnen, die Atlantische und die Pacific-Eisenbahn, sind

die wichtigsten Adern des Verkehrs im Inneren des Landes. Die atlantische Bahn verbindet Port Limon mit Alajuela und ist im Jahre 1891 eröffnet worden. Sie ist 190 km lang und entsendet von La Junta aus eine Zweigbahn nach Norden bis Guapiles auf der Hochebene von Santa Clara. Die Linie erzielte im Jahre 1896 eine Roheinnahme von 2 618 113 Pesos (1 Peso = etwa 4 Mark) und einen Reingewinn von 1 114 290 Pesos. Im gleichen Jahre wurden 574 723 Reisende, 120 453 Tonnen Güter und 3801 Thiere befördert. Die Pacific-Eisenbahn von Puntarenas nach Esparta ist nur 22 km lang und vom Staate gebaut. Sie hatte im Jahre 1896 eine Gesammteinnahme von 37 879 Pesos. Eine weitere Staatseisenbahn, welche die Hauptstadt San José mit dem Stillen Ozean verbinden soll, ist im Baue begriffen. Aufserdem ist die Herstellung eines Schienenwegs zwischen Costa Rica und Nicaragua in Aussicht genommen.

Für den Bau und die Unterhaltung der Landstrafsen wendet die Regierung erhebliche Mittel auf. Im letzten Rechnungsjahre waren für diesen Zweck und für den Bau von Brücken über die verschiedenen Wasserläufe über 194 000 Pesos verausgabt worden. Eine in ziemlich gutem Zustande befindliche fahrbare Strafse führt von Cartago über San José nach Puntarenas; eine zweite Fahrstrafse läuft über Guanacaste nach Nicaragua. Die übrigen Strafsen sind von geringerer Bedeutung. In jedem District besteht unter den Grundeigenthümern eine »Junta Itineraria« (Wegeverein), welche sich die Unterhaltung und Verbesserung der Strafsen zur Aufgabe gemacht hat.

Der Postdienst wird von 70 Postanstalten wahrgenommen. Den Verkehr mit fremden Ländern unterhalten Postdampfer, welche monatlich 26 Mal zur Beförderung der Post Gelegenheit bieten; aufserdem besteht auf dem Landwege eine viermalige Verbindung mit den Nachbarländern. Die Post nach Europa wird von Port Limon aus über Hamburg, England, Marseille, New York oder New Orleans geleitet.

Im Jahre 1896 umfafste der gesammte Postverkehr 3 494 515 Briefpostgegenstände, 23 843 Postanweisungen und 6919 Packete. Aus Deutschland gingen 45 900 Sendungen ein, nach Deutschland wurden 17 559 Sendungen befördert. Die Einnahme der Postverwaltung belief sich auf 48 319 Pesos. Auf Postanweisungen wurden 358 281 Pesos ausgezahlt.

Das Telegraphennetz des Landes enthält 1190 km Leitung, die 65 Telegraphenanstalten unter einander verbinden. Die Zahl der im Jahre 1896 beförderten Telegramme stellte sich auf 382 116; die Gesammteinnahme aus dem Telegraphendienste betrug 183 792 Pesos.

Zwischen der Hauptstadt San José und mehreren Orten und Ansiedelungen der näheren Umgebung besteht ein Fernsprechnetz von 203 englischen Meilen Länge. Täglich werden im Durchschnitte 2500 Gespräche geführt.

Von Nicaragua aus führen die wichtigsten internationalen Verkehrsstrafsen über die am Stillen Ozean gelegenen Hafenorte Corinto und San Juan del Sur, welche von den Dampfern der Pacific Mail Steamship Co. in jeder Richtung dreimal monatlich angelaufen werden. Hierfür zahlt die Regierung der Gesellschaft eine Subvention von 8000 Golddollars. Aufserdem läfst die Hamburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Kosmos« einen ihrer zwischen Hamburg und Peru verkehrenden Dampfer fünfmal jährlich bis nach Corinto oder San Juan del Sur laufen, wofür die Regierung bei jeder Fahrt 300 Golddollars zahlt. Die weniger bedeutenden Häfen an der Atlantischen Küste, San Juan del Norte und Greytown, werden je einmal monatlich von Schiffen der Atlas Steamship Co. und der italienischen Linie »La Veloce« berührt. Die Verbindung der an der atlantischen mittelamerikanischen Küste

gelegenen Hafenorte unter einander wird durch einen Privatdampfer, der für die Postbeförderung 24 000 Silberpesos bezieht, und durch Segelschiffe unterhalten.

Im Inneren des Landes bestehen Dampfschiffverbindungen auf dem San Juan-Flusse, dem Nicaragua-See und dem Managua-See im Anschlufs an die Eisenbahnen, welche die Binnenhäfen berühren.

Die Eisenbahnen sind von der Regierung gebaut. Die erste Linie, von Corinto nach Momotombo (am Managua-See), 58 englische Meilen lang, wurde im Jahre 1884 eröffnet. Momotombo ist mit dem 32 Meilen entfernten Managua durch eine Dampferlinie verbunden, auf welcher die Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr in dem Jahre Juni 1896/97 125 492 Pesos betrug. Die zweite Eisenbahnlinie, von Managua nach Granada, 32 Meilen lang, wurde im Jahre 1886 dem Betrieb übergeben. Eine dritte Linie, zwischen Masaya und Jinotepe, ist im Baue begriffen. Der Verkehr auf den beiden in Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien stellte sich im Jahre Juni 1896/97 auf 591 236 Personen, welche 230 262 Pesos zu zahlen hatten, und auf rund 56 500 Tonnen Güter, für die an Frachtkosten 353 434 Pesos vereinnahmt wurden.

Auf den mangelhaften, während der Regenzeit vollständig unwegsamen Landstrafsen findet die Beförderung von Gütern gröfstentheils mittelst zweiräderiger Ochsenkarren statt. Brücken über Flüsse und Bäche sind nicht vorhanden. Eine Kunststrafse besteht zwischen dem Hafenorte San Juan del Sur und La Virgen am grofsen See. Sie ist nicht von der Regierung, sondern von der New York and Californian Transit Company für ihre Zwecke gebaut worden.

An der Spitze des Postwesens steht ein Generaldirektor; aufserdem sind bei der Generaldirektion und 119 Postanstalten 293 Beamte und Unterbeamte thätig. Im Jahre 1896 bezifferte sich der Verkehr auf 1 376 366 eingegangene und 1 242 876 abgegangene Sendungen.

Durch den Telegraphen steht Nicaragua seit dem 20. April 1876 mit der Aufsenwelt in Verbindung. Gegenwärtig umfafst das inländische Telegraphennetz 1752 englische Meilen Leitung. 83 Aemter mit 126 Apparaten, 127 Beamten, 117 Unterbeamten und 66 Leitungsaufsehern sind zur Wahrnehmung des Dienstes vorhanden. Während des Jahres Mai 1896/97 belief sich der Verkehr auf 222 464 private, 150 640 amtliche und 103 916 Transit-Telegramme. Seit einigen Jahren wird auch der Fernsprecher für den Telegraphendienst nützbar gemacht.

In Guatemala sind die Verkehrsmittel noch wenig entwickelt. Zum weitaus gröfseren Theil ist der Verkehr auf die Landstrafsen angewiesen, welche unter dem Namen »*caminos carreteros*« die wichtigeren Orte unter einander verbinden und zur Fortbewegung von Karren, die von Ochsen oder Mauleseln gezogen werden, mehr oder weniger geeignet sind. Regelmäfsige Verbindungen bestehen nur zwischen der Hauptstadt Guatemala einerseits und Quezaltenango und Antigua andererseits. Für die Dauer der Regenzeit sind die Strafsen unbrauchbar; während der trockenen Jahreszeit wird für ihre Instandhaltung wenig oder gar nichts gethan.

Es bestehen einige für die Beförderung des zur Ausfuhr bestimmten Kaffees und Zuckers und der eingeführten ausländischen Waaren gebaute Eisenbahnen mit einer Spurweite von nur 91,5 cm. Die wichtigste Strecke, die Central- oder Süd-Eisenbahn von San José am Stillen Ozean nach der Hauptstadt Guatemala, ist 74½ englische Meilen lang und gehört einer amerikanischen Gesellschaft. Eine Zweigbahn verbindet diese Linie mit dem Hafenort Iztapa, eine andere läuft durch ein wichtiges Kaffee- und Zuckergebiet nach Santa Lucia und Patulul,

Eine zweite Eisenbahnlinie, zwischen Champerico am Stillen Ozean und San Felipe, 41 Meilen lang, ist gleichfalls ein Privatunternehmen; dagegen ist die in Puerto Barrios am Atlantischen Ozean beginnende, 140 Meilen lange Eisenbahn ins Innere von der Regierung in der Absicht gebaut worden, sie bis zur Landeshauptstadt durchzuführen. Gleichfalls am Atlantischen Ozean endet die im Thale des Polochic-Flusses gebaute Eisenbahn nach Livingston, die bestimmt ist, den in den Departments von Verapaz gewonnenen Kaffee und die sonstigen Erzeugnisse dieser Gegend an das Meer zu schaffen. Unverkennbar hat seit der Eröffnung dieser Eisenbahnen der Verkehr von Ochsen- und Mauleselkarren, von Lastthieren und von lasttragenden Indianern auf den Landstrafsen etwas nachgelassen; trotzdem sind die Strafsen noch immer voll von Karren, Thieren und Indianern, welche Holz, Eisen, Kaffee, Zucker, Mineralien und andere Waaren auf den Markt bringen.

Im Jahre 1893 verkehrten in den Häfen des Landes 500 Schiffe, von denen 55 die deutsche Flagge führten; sie vermittelten einen Verkehr von 752 202 Stück Gütern im Gewichte von rund 53 000 Tonnen. Die Häfen des Stillen Ozeans werden von den Dampfern der amerikanischen Pacific Mail-Linie und von den deutschen Kosmos- und Kirsten-Schiffen angelaufen. Alle drei Linien erhalten staatliche Subventionen. Von den Häfen des Atlantischen Ozeans aus verkehren Dampfer nach New Orleans, New York und Europa.

Der Postdienst wird von 176 Postanstalten wahrgenommen, über deren Verkehr nur gesagt wird, dafs sie jährlich 4 379 654 eingehende und 5 150 926 abgehende Briefe zu behandeln haben; nähere Angaben, namentlich über den Zeitpunkt, zu welchem die Ermittelungen stattgefunden haben, sind in den Heften nicht enthalten.

Der Telegraph hatte im Jahre 1893 3886 km Leitung; 139 Telegraphenanstalten beförderten 702 433 Telegramme.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Hamburg–Amerika-Linie. Auf eine von der Hamburg–Amerika-Linie an Seine Majestät den Kaiser gerichtete telegraphische Meldung, dafs der Dampfer »Batavia« als erstes mit einer Tiefladelinie versehenes Schiff der Gesellschaft den Hamburger Hafen am Ostersonntage verlassen habe, traf bei der Hamburg–Amerika-Linie folgende Antwort-Depesche Seiner Majestät des Kaisers ein:

»Mit aufrichtiger Genugthuung erfüllt Mich Ihre Meldung. Möge Ihre Linie durch diese Einführung das hohe Gefühl erheben, nach Pflicht und Gewissen alles gethan zu haben, was Sie für die an Bord befindlichen Passagiere und Mannschaften als ihre Verpflichtung zu thun empfunden, und Sie mit Stolz erfüllen, den ersten grofsen Schritt in der Ausführung Meiner Sozialpolitik auch auf dem Meere gewagt zu haben. Fürwahr eine schöne Ostergabe!

Wilhelm I. R.«

Hierzu ist zu bemerken, dafs in England auf Grund gesetzlicher Bestimmung jedes Schiff an seiner Aufsenseite mit einer farbigen Linie versehen sein mufs, welche die Grenze darstellt, bis zu der das Schiff bei voller Ladung höchstens in das Wasser ein-

tauchen darf. Das bezügliche Gesetz war nach jahrelangem Bemühen des Abgeordneten Plimsoll zu Stande gekommen — daher heifst die bezeichnete Linie in England allgemeinverständlich die »Plimsoll-Marke« — und richtete sich in der Hauptsache gegen das Treiben gewissenloser Rheder, die ihre Schiffe durch zu weitgehende Beladung der Gefahr des Sinkens bei Sturm aussetzten und dadurch den Tod vieler Mannschaften und Reisenden herbeiführten. Wenn auch derartige Anschuldigungen gegen deutsche Rheder nicht erhoben worden sind, so ist doch zu wünschen, dafs das Beispiel der Hamburg-Amerika-Linie in Deutschland möglichst allgemein Nachahmung finde, weil dadurch bei der Schiffsbesatzung und den Reisenden das Gefühl der Sicherheit erhöht wird.

Deutsche Ostafrika-Linie. Im Jahre 1899 wurden 26 Reisen mit eigenen Schiffen und eine Reise mit einem gecharterten Dampfer ausgeführt. Die Einnahmen betrugen 1 415 341 Mark 34 Pf. und setzten sich zusammen aus 1 319 088 Mark 17 Pf. Gewinn aus den Reisen, 805 Mark 44 Pf. Uebertrag vom Vorjahr und 95 447 Mark 73 Pf. Agiogewinn u. s. w. Davon wurden bestritten die Unkosten mit 61 384 Mark 31 Pf., Anleihezinsen mit 28 791 Mark 9 Pf., Einkommensteuer mit 13 596 Mark und die Ausgaben für Invaliditäts- und Altersversicherung mit 3 553 Mark 53 Pf.; es blieb ein Ueberschufs von 1 308 016 Mark 41 Pf., über den verfügt wurde wie folgt: zu Abschreibungen 885 381 Mark 35 Pf., zum Reparatur-Konto 76 511 Mark 65 Pf., zum Reservefonds 17 265 Mark 90 Pf., zu Tantièmen für den Vorstand 16 402 Mark 60 Pf. und für den Aufsichtsrath 5 582 Mark 47 Pf., zu einer Dividende von 6 v. H. für die Aktionäre 300 000 Mark; 6 872 Mark 44 Pf. wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Buchwerth der Flotte betrug Ende 1899 5 945 088 Mark 45 Pf.

Das gegen das Vorjahr günstigere Ergebnifs ist hauptsächlich durch Zunahme des Verkehrs nach Afrika, sowie dadurch entstanden, dafs die Gesellschaft durch die Kündigung ihres Vertrags mit der portugiesischen Regierung sich von den Nachtheilen befreit hat, die ihr durch den Rückgang des Milreis-Kurses erwachsen waren. Auch die Ergebnisse der Zweiglinien waren befriedigend. Der Ende 1898 angekaufte und in die Fahrt zwischen Ostafrika und Bombay eingestellte Dampfer »Sultan« hat den Erwartungen in jeder Weise entsprochen. Für den Dienst an der portugiesisch-ostafrikanischen Küste wurde der 500 Registertons grofse Dampfer »Adjutant« erbaut. Gröfsere Unfälle haben sich nicht ereignet, nur der Dampfer »Setos« erlitt zweimal während der Fahrt an der ostafrikanischen Küste Maschinenschaden; in beiden Fällen leistete der deutsche Kreuzer »Schwalbe« schnelle und wirksame Hülfe. Wie bekannt, wurden Ende 1899 und Anfang 1900 die Dampfer »Bundesrath«, »General« und »Herzog« von englischen Kriegsschiffen aufgebracht, mufsten aber nach ergebnifsloser Durchsuchung nach Kriegskontrebande wieder freigegeben werden. Die Schäden, welche der Gesellschaft hieraus entstanden sind, lassen sich noch nicht vollständig übersehen. Die deutsche Regierung hat sich der Angelegenheit in nachdrücklichster Weise angenommen und die englische Regierung hat daraufhin eine angemessene Entschädigung zugesagt.

Ueber die in Aussicht stehende Erneuerung und Erweiterung des Vertrags mit der Reichsregierung ist bereits auf S. 389 ff. ausführlich berichtet. Die bezügliche Vorlage ist inzwischen vom Reichstag unverändert angenommen worden. Voraussichtlich wird eine Neugestaltung der Gesellschaft nothwendig werden, um die vorgesehene Ausdehnung des Betriebs und die erforderliche Beschaffung weiterer Betriebsmittel zu ermöglichen.

Kleinbahnen. Kleinbahnen in Baden. Im Grofsherzogthume Baden fehlte es bisher an einer gesetzlichen Unterlage für die Konzessionirung privater Eisenbahnunternehmungen. Für solche hat zwar die badische Regierung stets die Ertheilung einer staatlichen Genehmigung für erforderlich erachtet, indem sie von der Ansicht ausging, dafs der Bau und Betrieb von Eisenbahnen aller Art ein Ausflufs der staatlichen Hoheitsrechte sei, begründet in der Verpflichtung des Staates, auch mittelst öffentlicher Verkehrsanstalten die allgemeinen Staatszwecke zu erfüllen. Bei der grofsen Bedeutung jedoch, die heute den meist der Privatunternehmung überlassenen Lokalbahnen innewohnt, hielt es die zweite Ständekammer für angezeigt, die Regelung der Bedingungen für den Bau und Betrieb solcher Bahnen im Wege der Gesetzgebung zu veranlassen, und nahm am 27. Februar 1899 einen diesen Wunsch ausdrückenden Antrag an. Die Regierung kam dem Ersuchen nach, indem sie der zweiten Kammer der Stände am 11. Dezember 1899 einen Gesetzentwurf über das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen vorlegte. Umfafst dieser auch Eisenbahnen jeder Art, so hat er seine Entstehung und Fassung doch dem Bestreben zu verdanken, eine grundsätzliche Scheidung der hauptsächlich dem örtlichen Verkehre dienenden Bahnen (Kleinbahnen) von den übrigen Eisenbahnen herbeizuführen.

Zunächst wird der bisher geltende Grundsatz, dafs es zum Baue und Betriebe jeder für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahn der staatlichen Genehmigung bedarf, gesetzlich festgelegt. Im eisenbahnrechtlichen Sinne werden — wie in Preufsen — unterschieden Haupt- und Nebenbahnen, je nachdem die Bahnen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen oder der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterstellt sind. Beide zusammen bilden die Eisenbahnen, die eine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr haben und daher nach Artikel 42 der Reichsverfassung wie ein einheitliches Netz zu verwalten sind. Eine dritte Klasse sind die Kleinbahnen, »Eisenbahnen, die für den allgemeinen Verkehr geringe Bedeutung haben, hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln und deshalb weder der Betriebs- noch der Bahnordnung unterstellt sind«. Die Kleinbahnen werden, wiederum nach preufsischem Vorbild, eingetheilt in Kleinbahnen, die mit Dampf oder Elektrizität betrieben und in Zusammenhang mit anderen Bahnen gebracht werden oder den örtlichen Verkehr von mehr als einem Gemeindebezirke vermitteln, und in solche, die, ohne mit anderen Bahnen im Zusammenhange zu stehen, dem örtlichen Verkehre nur eines Gemeindebezirkes dienen oder mit anderen Kräften als Dampf und Elektrizität betrieben werden. In der dem Entwurfe beigegebenen Begründung werden die ersteren in gleicher Weise wie in der preufsischen Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetze (zu vgl. Archiv 1898, Nr. 23, S. 739/740) als »nebenbahnähnliche Kleinbahnen« bezeichnet. Während die Konzessionirung der Haupt- und Nebenbahnen durch das Ministerium des Grofsherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten mit Ermächtigung des Staatsministeriums erfolgt, soll nach dem Entwurfe für die Genehmigung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen das Ministerium des Grofsherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, für diejenige der anderen Kleinbahnen das Ministerium des Innern allein zuständig sein. Die nicht nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, d. s. namentlich die städtischen Strafsenbahnen, bedürfen also nur einer von dem Ministerium des Innern, als der obersten Polizeibehörde, zu ertheilenden Genehmigung.

Die Begründung des Entwurfs enthält bemerkenswerthe Ausführungen über das Wesen und die rechtliche Stellung der Kleinbahnen. Diese Bezeichnung ist aufser durch das preufsische Spezialgesetz vom 28. Juli 1892 auch durch den §. 473 des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 in der Gesetzgebung eingebürgert worden. Der Begriff der Kleinbahnen läfst sich im Wesentlichen nur negativ geben. Es sind solche Bahnen, auf die wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr die Bestimmungen des Artikel 42 der Reichsverfassung sowie die zugehörigen Ausführungsgesetze und Verordnungen, insbesondere die Betriebsordnung, die Bahnordnung, die Verkehrsordnung und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands keine Anwendung finden. Die Kleinbahnen unterstehen deshalb auch nicht der Aufsicht des Reichs-Eisenbahnamts. Auch von den Anforderungen, die an Haupt- und Nebeneisenbahnen im Interesse der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung gestellt werden können, sind die Kleinbahnen in Baden befreit, es sei denn, dafs ihnen in der Konzessionsurkunde nach dieser Richtung hin besondere Verpflichtungen auferlegt worden sind. Dagegen finden die Gesetze und Verordnungen, die vom Reiche für alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen erlassen worden sind, auch auf Kleinbahnen Anwendung. Hierher gehören die §§. 453 bis 473 des neuen Handelsgesetzbuchs, die §§. 305, 306[3], 315 bis 320 des Reichs-Strafgesetzbuchs, das Haftpflichtgesetz, das Unfallversicherungsgesetz, das Invaliden- und Altersversicherungsgesetz.

Kabel. Unterseekabel Kapstadt–Mossamedes. Als vor einigen Jahren in Kapstadt elektrische Strafsenbahnen in Benutzung genommen wurden, störten sie den Betrieb des Unterseekabels Kapstadt – Mossamedes so erheblich, dafs die Zeichen zeitweise unleserlich waren. Die Ursache lag theils in den Induktionswirkungen der Strafsenbahnströme, theils in den abirrenden Strömen, die durch die Erdplatte der Kabelstation nach dem Heberschreiber und dem Kabel gelangten. Da der Heberschreiber schon auf $^1/_{20}$ bis $^1/_{30}$ Milliampère kräftig ausschlägt und die Bahnströme bis zu 10 Millionen mal stärker sind, so ist es erklärlich, dafs der Betrieb zeitweise völlig eingestellt werden mufste. Der Versuch, die Störungen dadurch zu beseitigen, dafs man die Erdleitung der Kabelstation oderirdisch nach anderen, bis zu 15 km entfernten Punkten führte, hatte keinen Erfolg. Man legte daher parallel zu dem Hauptkabel und ihm möglichst nahe von der Station aus ein 9 km langes Kabel, dessen Leiter am anderen Ende mit der Armirung des Seekabels verlöthet und als Stationsende benutzt wurde. Dadurch gelang es, die Störungen vorläufig zu heben, obwohl die Kabellinie der örtlichen Verhältnisse halber auf einer längeren Strecke parallel zur Strafsenbahn (längs der Küste) verläuft. Als jedoch der Verkehr der Strafsenbahn zunahm, erwies sich auch diese Mafsregel als unzureichend. Der Grund wurde darin gefunden, dafs das Erdleitungskabel zu kurz war und dafs es, da man die genaue Lage des Hauptkabels an der Küste wegen der grofsen Wassertiefe nicht hatte feststellen können, an einigen Stellen ziemlich weit von dem Hauptkabel ablag. Die Kabelgesellschaft führte daher ein neues Hülfskabel von ihrer Station möglichst parallel dem Hauptkabel bis nach der 20 km entfernten Robbeninsel in der Tafelbay und verband hier den Leiter des Hülfskabels mit einer Erdplatte. Seitdem ist es möglich gewesen, den Betrieb aufrecht zu erhalten, obwohl sich immer noch von Zeit zu Zeit Störungen bemerkbar machen.

Um bei der neuen Kabelverbindung Kapstadt – St. Helena ähnlichen Störungen von vornherein zu begegnen, hat man das schwere Küstenkabel zweiaderig gewählt und den als Erde dienenden Leiter in der See mit den Schutzdrähten verbunden. Ferner sind die beiden Adern verdrillt. Dadurch ist die schädliche Wirkung sowohl der Erd- als der Induktionsströme aus der elektrischen Strafsenbahn völlig beseitigt.

Die Kabelgesellschaft hat nunmehr die Strafsenbahn auf Zahlung von 50 000 Pfd. Sterl. verklagt, theils um Ersatz des Schadens in Folge der Betriebsstörungen und der Kosten für die Hülfskabel zu erhalten, theils um an Stelle der beiden Kabel nach der Robbeninsel ein zweiaderiges Kabel zu legen. Nach der Konzessionsurkunde ist die Strafsenbahngesellschaft zwar für jeden Schaden haftbar, »der in Folge elektrischer Leckage durch Elektrolyse oder andere Stromwirkungen entsteht«. Der Richter kam aber zu der Ueberzeugung, dafs das im regelmäfsigen Betriebe der Strafsenbahn unvermeidliche Abirren des Stromes von den als Rückleitung ausdrücklich zugelassenen Schienen nicht unter den Begriff Leckage falle. Auch sei unter »Schaden« nur der physische Schaden zu verstehen, nicht aber die Störung, welche die hochempfindlichen Instrumente der Kabelgesellschaft erleiden. Endlich habe diese Gesellschaft bei der ursprünglichen Anlage der Kabellinie nach Mossamedes nicht erwarten können, dafs die fortwährende Weiterentwickelung von Wissenschaft und Technik niemals zu einer Aenderung der Kabeleinrichtungen zwingen würde; auch stehe der Gesellschaft weder aus den Gesetzen noch aus der Kabelkonzession ein Recht auf Erstattung der Kosten für die an der Kabelanlage aus irgend welchem Anlasse nothwendig werdenden Aenderungen zu. Die Klage wurde daher kostenpflichtig abgewiesen.

Verbesserung des Wasserwegs zwischen Moskau und Nishny-Nowgorod. In neuerer Zeit scheint auch in Rufsland die Erkenntnifs von der Nothwendigkeit, neben den Eisenbahnen auch den Wasserstrafsen als Verkehrswegen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, an Boden gewonnen zu haben. In dieser Richtung bewegt sich, wie die Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. mittheilt, ein Projekt, das die Wiederherstellung des alten Wasserwegs von Moskau nach Nishny-Nowgorod bezweckt und erhebliche Bedeutung für den Handel und die Industrie eines grofsen Theiles von Rufsland haben würde. Durch die Bemühungen der Dampfschiffahrt-Gesellschaft auf der Moskwa ist dieser Flufs durch Anlage von Schleusen und Dämmen von Moskau bis Kolomna, etwa 155 km, schiffbar gemacht worden; auf diesem Wege werden alljährlich gegen 17 000 000 Pud Heu, Holz, Getreide, Ziegel, Naphta u. s. w. befördert. Der weitere Transport von Kolomna bis Rjäsan, etwa 120 km, wo der schiffbare Theil des Okaflusses beginnt und bis Nishny reicht, ist durch Sandbänke im Fahrwasser der Oka zwischen Kolomna und Rjäsan behindert. Da die Moskwa, Nebenflufs der Oka, einen bequemen und geeigneten Weg zur Beförderung von 150- bis 200 000 000 Pud Gütern bietet, so plant man, die Oka zwischen Kolomna und Rjäsan durch Dämme, Schleusen und Umgehungskanäle nach dem auf der Moskwa angewendeten Verfahren zu kanalisiren, um dadurch einen durchgehenden, schiffbaren Wasserweg von Moskau bis Nishny-Nowgorod zu erhalten. Seine Wichtigkeit tritt deutlich hervor, wenn man sich vergegenwärtigt, dafs Nishny-Nowgorod einer der gröfsten Hafenplätze an der Wolga ist und dafs dort alljährlich die bedeutendste

Messe Rufslands abgehalten wird, zu der aus Sibirien, Zentralasien, Transkaspien und dem Kaukasus Güter in aufserordentlicher Menge zusammenfliefsen, um nach Moskau und auf die europäischen Märkte weiter geschafft zu werden. Wenn für diese Güter, oder wenigstens einen Theil von ihnen, soweit sie eine langsame Beförderung vertragen, der billigere Wasserweg zur Verfügung steht, so ist das natürlich ein grofser Vortheil, wenngleich die an diesem Verkehre lebhaft interessirten Bahnen, die Moskau–Nishny-Nowgorod- und die Moskau–Rjäsan-Eisenbahnen, einen empfindlichen Wettbewerb erfahren würden.

Die Kosten der Kanalisirung der Oka sind auf etwa 4 000 000 Rubel veranschlagt worden.

III. LITERATUR.

Lüdemanns Schule der Amtssprache. Ein Hülfs- und Vorbereitungsbuch für den schriftlichen Theil der Assistenten- und Sekretärprüfungen. I. Theil: Anleitung zum Selbstudium der Amtssprache in der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung (mit vielen Musterbeispielen). II. Theil: Praktische und fachwissenschaftliche Uebungs-, Probe- und Prüfungsarbeiten aus dem Postgebiete und aus dem Telegraphengebiete, ausgearbeitet für die Postassistenten- und Postsekretärprüfung sowie für die Telegraphenassistenten- und Telegraphensekretärprüfung. Unter Berücksichtigung der Verfügungen des Reichspostamts, insbesondere unter Zugrundelegung der Rechtschreibung und Sprachreinheit des Bürgerlichen Gesetzbuchs sowie der Fingerzeige für die richtige Ausdrucksweise aus Rothes Schrift »Ueber den Kanzleistil«, herausgegeben von G. Lüdemann, Postmeister a. D. Dessau 1900. Im Selbstverlage. (Preis 3 Mark.)

Der durch seine früheren Veröffentlichungen auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens wohlbekannte Verfasser bietet in dem vorliegenden, mit vielem Fleifse geschriebenen Werke den jüngeren Beamten ein geeignetes Lehr- und Vorbereitungsbuch für die schriftlichen Fachprüfungen. Der erste Theil des Buches behandelt die amtliche Rechtschreibung und Ausdrucksweise im Allgemeinen. Wir finden darin u. A. eine alphabetische Zusammenstellung von postalischen und telegraphendienstlichen Fachausdrücken und Redewendungen (z. B. die Erklärung der Begriffe Ablieferungsschein, Einlieferungsschein, Abtragung, Bestellung, Briefbund, Briefpostbund, Briefpacket u. s. w.), eine Abhandlung über die im Jahre 1875 begonnene Reinigung der amtlichen Sprache von Fremdwörtern, wobei die zu vermeidenden und die dafür zu wählenden Ausdrücke einander gegenübergestellt sind, ferner einen Aufsatz über den in neuerer Zeit geforderten knappen, klaren Amtsstil, eine Darstellung der Sprachregeln, die sich aus dem Texte des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergeben u. s. w. In der letzteren Darstellung wäre es zweckmäfsig gewesen, wenn der Verfasser die Regeln über die Beibehaltung des e im Genitiv mehrsilbiger Wörter beim Zusammentreffen von Liquidae und Mutae bestimmter zum Ausdrucke gebracht hätte. Bei den Interpunktionsregeln vermissen wir einen Hinweis darauf, dafs vor einem mit »und« beginnenden vollständigen

Satze kein Komma zu setzen ist. Bei der Schreibung der Fremdwörter ist sich der Verfasser nicht gleich geblieben. Wir finden z. B. c vor t in activ, Character, dagegen k vor t in Subjekt, praktisch; ferner Concurrenz mit C, Konkurs mit K, Circular mit C, Zentralbehörde mit Z geschrieben u. s. w. Nach neuerem Schreibgebrauche wird, wie hier hervorgehoben werden möge, im amtlichen Verkehre das ursprüngliche C der Fremdwörter je nach der Aussprache fast immer durch die deutschen Buchstaben K und Z ersetzt; z. B. mit K: Konkurs (B. G. B. §. 42), Prokura (§. 1822), Komitee (Reichs-Gesetzbl. von 1900 S. 46), Kommanditgesellschaft (Reichs-Gesetzbl. von 1899 S. 375 §. 2), direkt (Reichs-Gesetzbl. von 1898 S. 142 Titel 1), Akkumulator (Reichs-Gesetzbl. von 1898 S. 176 §. 1), Redakteur u. s. w.; mit Z: Zentralbehörde (B. G. B. §. 795), sozialpolitisch (B. G. B. §. 43), emanzipirt (Einf.-Ges. z. B. G. B. Art. 154), allodifizirte Lehen (desgl. Art. 59), Disziplin (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 708 §. 91), fabriziren, inspiziren, musiziren, publiziren u. s. w. Eine Ausnahme bildet Civil (B. G. B. §. 60).

Die Angabe des Verfassers, dafs im B. G. B. keine mit Bindestrich geschriebenen zusammengesetzten Wörter vorhanden seien, ist nicht ganz zutreffend. Wenigstens finden wir im Einführungsgesetze die Ausdrücke Bundes-Gesetzblatt, Reichs-Gesetzblatt, Reichs-Militärgesetz (z. B. Art. 37, 42, 44) mit Bindestrich geschrieben. Sonst waltet allerdings, dem jetzigen Schreibgebrauch entsprechend, das Bestreben vor, Zusammensetzungen in einem Worte zu schreiben; aber die vom Verfasser angeführten Beispiele (Mitgliederversammlung, Eintragungsbewilligung, Verfügungsbeschränkung u. s. w.) berechtigen noch keineswegs zu dem Schlusse, dafs von nun an alle zusammengesetzten Wörter als ein Wort zu schreiben seien, da die genannten Zusammensetzungen, denen sich leicht noch viele andere anreihen liefsen, auch sonst keinen Bindestrich zu erhalten pflegen. Längere Wortbildungen, wie Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft, oder Ausdrücke, in denen man gern den Grundbegriff von den zufällig hinzutretenden Wortgliedern abgesondert darstellt, wie Ober-Postrath, Kaiser Wilhelm-Gedächtnifskirche u. s. w., fehlen im B. G. B. Es wird daher auch in Zukunft bei der Schreibung der zusammengesetzten Wörter eine gewisse Freiheit gestattet sein. Von dieser Freiheit macht übrigens der Verfasser, trotz seiner entgegengesetzten Lehre, selbst Gebrauch, indem er auf dem Titelblatte »Telegraphen-Verwaltung« in zwei Wörtern schreibt.

Abgesehen von diesen Mängeln ist das Buch gut und zuverlässig. Als besonders zweckmäfsig erscheint uns darin die alphabetische Aufführung zahlreicher Stellen des B. G. B. zur Veranschaulichung der amtlichen Ausdrucksweise.

Der zweite Theil ist für Prüfungskandidaten nicht minder werthvoll als der erste; er soll gewissermafsen als Ergänzung des »Leitfadens für jüngere Postbeamte« dienen. Die Aufgaben sind zweckmäfsig ausgewählt und die Probearbeiten sachgemäfs angefertigt, so dafs sie bei aufmerksamem Studium recht belehrend wirken werden, zumal in den Verhandlungsschriften, Berichten und Aufsätzen durch zahlreiche Anmerkungen auf besonders zu beachtende Redewendungen und Wortbildungen hingewiesen ist.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 12. BERLIN, JUNI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

50. Reichstags-Verhandlungen über die neue Postdampfervorlage.

Die erste Berathung der in Heft 9 des Archivs abgedruckten Postdampfervorlage im Reichstage fand am 25. April statt. Zunächst nahm der Abgeordnete Rettich das Wort, um namens seiner politischen Freunde für die Vorlage einzutreten, indem er hervorhob, dafs die ostafrikanische Dampferlinie für die Entwickelung unserer Kolonien in Ostafrika von der allerhöchsten Bedeutung sich erwiesen habe und voraussichtlich auch in Zukunft diese Bedeutung behalten werde. Der Verkehr sei ja in den ersten Jahren nur ein geringer gewesen, er habe sich aber im Laufe der Jahre verdreifacht bis vervierfacht. Die mit dem neuen Plane verbundenen Vortheile entsprechen durchaus dem Mehraufwand und die geforderte Subvention sei gegenüber den Subventionen, welche die übrigen Nationen für ihre Postdampferverbindungen zahlen, verhältnifsmäfsig gering. In Bezug auf die geschäftliche Behandlung der Vorlage beantragte Redner mit Rücksicht darauf, dafs die ganzen Verhältnisse so klar lägen, dafs sie einer kommissarischen Vorberathung nicht bedürften, die zweite Lesung im Plenum vorzunehmen.

Diesem Antrage schlofs sich der folgende Redner, Abgeordneter Dr. Hasse, an, indem er betonte, dafs

die Vorlage gründlich und übersichtlich ausgestattet wäre und ihre Lektüre zur Stellungnahme jedes Einzelnen der Vorlage gegenüber auch ohne Kommissionsberathung ausreichen sollte. Im Uebrigen führte Redner aus, er und seine politischen Freunde stehen der Vorlage sehr sympathisch gegenüber und erkennen das Bedürfnifs der erhöhten Subvention angesichts der erhöhten Leistungen an. Letztere seien dringend wünschenswerth, da das grofse südafrikanische Wirthschaftsgebiet durchaus noch nicht in genügender Weise von dem deutschen Handel und der deutschen Industrie in Angriff genommen worden sei. Das Gebiet sei so vielversprechend, dafs dort in der That für uns ein grofses Absatzgebiet geschaffen werden könne, und unsere Leistungsfähigkeit sei inzwischen auch so gestiegen, dafs wir gerade in denjenigen Dingen, in welchen die deutsche Industrie hervorragend leistungsfähig sei, dort ein Absatzgebiet suchen und finden können.

Redner drückte sodann sein Bedauern aus, dafs es nicht möglich wäre, die Schiffe, welche an der Westküste Afrikas verkehren sollen, in Deutsch-Südwestafrika, Kamerun und Togo anlegen zu lassen. Die Begründung habe aber Recht, wenn sie ausführe, dafs wir beim Anlegen auch nur an einem Schutzgebiete um den wesentlichsten Vortheil kommen würden, den wir erstreben: bei der Fahrt zwischen Kapstadt und den europäischen Häfen der Schnelligkeit der konkurrirenden englischen Schiffe wenigstens nahe zu kommen. Es komme daher in Frage, dem Verkehrsbedürfnifs unserer drei westafrikanischen Schutzgebiete auf einem anderen Wege, etwa durch eine besondere Organisation oder dadurch Rechnung zu tragen, dafs die kleinere Linie (Zwischenlinie) ebenso wie die Hauptlinie abwechselnd von Osten und Westen um Afrika, aufserdem aber über die genannten Schutzgebiete geleitet werde. Der weiteren Erörterung dieser Frage sowie der sonst noch von ihm angeregten Mafsregel: das Anlaufen des hauptsächlichsten Konkurrenzplatzes von Deutsch-Ostafrika, Zanzibar, künftig zu vermeiden, mafs Redner indefs augenscheinlich eine gröfsere Bedeutung nicht bei, er legte vielmehr das Hauptgewicht darauf, dafs die Vorlage schnell erledigt werde, damit die Mafsnahmen rechtzeitig für diesen Herbst getroffen werden könnten.

Auch der Abgeordnete Frese sprach den Wunsch aus, wenn irgend angängig, die Vorlage in schneller Durchführung im Plenum zu erledigen. Zu diesem Zwecke müsse aber der Vorredner seine Wünsche zurückstellen; dies könne um so mehr geschehen, als unsere westafrikanischen Schutzgebiete bereits von Schiffen der Woermann-Linie befahren werden und somit keine zwingende Nothwendigkeit vorliege, jene Plätze in die Vorlage einzubeziehen. Swakopmund biete überdies mit seinem jetzigen Hafenzustande noch gar keine Gelegenheit, von so grofsen Schiffen mit Sicherheit besucht zu werden. Dagegen sei das Einbeziehen von Kapstadt in unsere deutschen Linien aufserordentlich wichtig. Die Mehrforderung von 450 000 Mark scheine für die Vervollkommnung und Erweiterung der Linie vollständig berechtigt zu sein, ebenso die Erneuerung des Vertrags auf 15 Jahre. Hinsichtlich der Geschwindigkeit und Gröfse der Schiffe sei eine Verabredung mit den Unternehmern dahin wünschenswerth, dafs mindestens bei den Neubauten auf die Möglichkeit einer Geschwindigkeit von 14 Meilen Rücksicht genommen und mit der Ausdehnung des Raumes im Interesse der Rentabilität der Linie und des Verkehrs nicht gegeizt werde. Im Uebrigen wünscht Redner noch nähere Aufklärungen über die Gewinnbetheiligung des Reichs und über die Prämie für die Assekuranz.

Nachdem noch der Abgeordnete Dr. Arendt seiner Freude über die Vorlage Ausdruck gegeben und gebeten hatte, sie ohne Abänderung, thunlichst ohne Kommissionsberathung,

zur Annahme gelangen zu lassen, erwiderte der Geheime Ober-Regierungsrath v. Jonquières Folgendes:

»Meine Herren, zu dem von den Herren Abgeordneten Rettich und Frese vorgebrachten Punkte der Gewinnbetheiligung des Reichs oder der Mehrleistung des Unternehmers möchte ich die Auskunft geben, dafs nach §. 4 des Gesetzentwurfs, abgesehen von den Spezialbestimmungen in §§. 1 bis 3, alle Bestimmungen des Gesetzes von 1890 Anwendung finden sollen. Zu diesen Bestimmungen gehören auch die Vorschriften der Anlage des Gesetzes von 1890, und diese Anlage lautet unter Nr. 8 genau so wie die entsprechende Bestimmung, die für die subventionirten Unternehmungen des Norddeutschen Lloyd gilt. Es heifst da wörtlich:

> Erwachsen dem Unternehmer aus dem Betriebe dauernd gröfsere Gewinne, so kann die Regierung dem Unternehmer gröfsere Leistungen, z. B. in Bezug auf schnellere oder vermehrte Fahrten u. s. w., auferlegen oder die Subventionssumme entsprechend kürzen.

Also dieses Prinzip wird auch für die vertragsmäfsige Regelung mit dem Unternehmer der neuen afrikanischen Linie seine Geltung behalten. Wie das im Einzelnen auszugestalten sein wird, mufs der vertragsmäfsigen Regelung überlassen bleiben. Ob wir dabei aber zu einer ähnlichen ausführlichen Auseinandersetzung gelangen, wie sie im Artikel 36 des Vertrags vom $\frac{\text{12. September}}{\text{30. Oktober}}$ 1898 für das Lloyd-Unternehmen vorgesehen ist, bleibt noch dahingestellt. Es ist keineswegs die Absicht, in dieser Beziehung unbedingt den alten Vertrag mit der Ostafrika-Linie unverändert aufrecht zu erhalten; aber die Verhandlungen hierüber müssen vorbehalten bleiben. Dabei wird sich auch herausstellen, ob es möglich ist, wie im Lloyd-Vertrag, eine bestimmte Versicherungsgebühr von 4 v. H. oder einem anderen festen Betrag einzusetzen, oder ob, wie es bisher der Fall ist, die thatsächlich entrichteten Versicherungsgebühren in Rechnung zu stellen sind. Der Grund für die verschiedene Behandlung der bisherigen Verträge lag wesentlich darin, dafs die deutsche Ostafrika-Linie, mit welcher der jetzt ablaufende Vertrag abgeschlossen wurde, ein durchaus in sich abgeschlossenes Unternehmen bildete, das lediglich zur Ausführung der subventionirten Linien begründet wurde und sich zunächst ausschliefslich auf diese subventionirten Linien erstreckte. Dagegen umfafste der Norddeutsche Lloyd ein Gesammtschiffahrtsunternehmen, von welchem die subventionirten Linien nur einen gewissen, im Verhältnisse zu den übrigen Theilen seines Betriebs nach Amerika u. s. w. nur den kleineren Theil darstellten. Dem Lloyd gegenüber war deshalb eine detaillirte Abrechnung unbedingt geboten, um überhaupt erst festzustellen, was eigentlich der Ertrag des subventionirten Unternehmens sei. Das war gegenüber der Ostafrika-Linie nicht nöthig, weil der buchmäfsige Gewinn oder Verlust des ganzen Unternehmens zugleich den Gewinn oder Verlust der subventionirten Linie darstellte.

Wie gesagt, bei den Vertragsverhandlungen werden diese Punkte näher erörtert und dann selbstverständlich auch die im Reichstage vorgebrachten Wünsche näher erwogen werden.«

Im Anschlusse hieran erklärte der Direktor im Reichs-Postamte Kraetke:

»Meine Herren, seitens einiger der Herren Vorredner sind Bedenken bezüglich der Verbindung nach unseren Kolonien in Westafrika ausgesprochen worden. Ich möchte nur feststellen, dafs unsere Verbindungen nach Kamerun sowohl wie nach Togo sehr auskömmlich sind, da wir nach diesen Kolonien allmonatlich zweimal regelmäfsige Verbindungen haben.

Auch die Befürchtungen, die betreffs Südwestafrikas geäufsert sind, möchte ich dahin abschwächen, dafs wir schon eine Postdampferverbindung zwischen Kapland und Swakopmund-Lüderitzbucht haben, und zwar ist es ein kleiner Dampfer, der jetzt alle vier Wochen im Anschlufs an die englischen Kapstadtdampfer fährt. Später könnte diese Linie an unsere Dampfer, die nach Kapstadt laufen werden, unmittelbar anschliefsen, so dafs dies auch für die Frachtübermittelung günstig wirken wird. Aufserdem findet noch monatlich eine Verbindung von Hamburg direkt nach Swakopmund statt, die auch jetzt schon nach Kapstadt weiter geführt wird.

Es ist dann von den Herren der Wunsch ausgesprochen worden, auf der neuen Linie eine gröfsere Beschleunigung herbeizuführen. Den Wunsch hat die Regierung auch gehabt; aber diese Beschleunigung von 12 auf 14 Knoten würde eine sehr viel gröfsere Subvention erfordern und wir sind daher immer davon ausgegangen, dafs wir, um nicht übermäfsig die Subvention zu erhöhen, nach den Verhältnissen wie die anderen Linien den Verkehr wahrnehmen.

Ich möchte dann aber auf einen Punkt zurückkommen, den der Herr Abgeordnete Frese erwähnt hat, der die Frage der Prämie für die Assekuranz behandelte. Es ist ganz richtig: in den neuen Vertrag, der mit dem Lloyd abgeschlossen ist, ist eine feste Quote für Versicherung eingesetzt. Dies ist möglich nach dem Statut des Lloyd, weil dort Selbstversicherung geübt wird. Nach dem Statut der Deutschen Ostafrika-Linie ist aber ausdrücklich vorgeschrieben, dafs die Schiffe der Gesellschaft gegen die Gefahren der Seeschiffahrt zu versichern sind, und in den Rechnungen, die ausgelegt werden, findet daher naturgemäfs nur die Summe Ansatz, die die Gesellschaft thatsächlich verausgabt hat.«

Der einzige Redner, welcher gegen die Vorlage sprach, war der Abgeordnete Dr. Müller (Sagan). Er erklärte zunächst, dafs die in Aussicht genommene Erhöhung der Subvention um 50 v. H. pro Jahr, von 900000 auf 1350000 Mark, das Verlangen rechtfertige, dafs die Vorlage einer gründlichen Erörterung unterzogen werde, wie sie nicht wohl im Plenum sich durchführen lasse. Sodann wendete er sich gegen die Vorlage selbst, indem er etwa Folgendes ausführte: Die Frage der Verlängerung der Vertragszeit von 10 auf 15 Jahre sei schon von verschiedenen Rednern behandelt worden; er und seine politischen Freunde seien der Meinung, dafs, so gut wie bisher die Deutsche Ostafrika-Linie mit einer zehnjährigen Vertragsdauer auskommen konnte, sie auch fernerhin im Stande sein werde, sich auf eine gleiche Frist einzurichten, da die Schiffe sich späterhin doch nicht rascher abnutzen würden, als dies bisher der Fall gewesen sei. Das Hauptgewicht sei in geschickter Weise auf eine regelmäfsige Verbindung mit Kapstadt gelegt. Abgesehen von den Dampfern anderer Nationen, sei aber auch schon durch deutsche Dampfer — die Deutsch-australische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Woermann-Linie — für das Bedürfnifs gesorgt. Die Briefbeförderung von Deutschland über England nach Kapstadt erfordere rund 18 Tage, während die Postverbindung von Deutschland über Lissabon nach Kapstadt bei Benutzung der neuen Reichspostdampfer rund $20^{1}/_{2}$ Tage beanspruchen werde. Auch sei die für die Dampfer auf den Hauptlinien in Aussicht genommene Fahrgeschwindigkeit nicht so grofs wie diejenige der konkurrirenden englischen Linien. Abgesehen hiervon, fehle in der Begründung jeder Nachweis, dafs auch auf weitere 15 Jahre noch eine Reichssubvention für die Postdampferverbindung mit Afrika nöthig sei. Gerade aus der Begründung der Vorlage gehe hervor, dafs der Gewinn der Deutschen Ostafrika-Linie ein steigender gewesen sei. Im Jahre 1899 habe diese eine

Dividende von 6 v. H. auswerfen können. Wenn die Geschäftsleitung über das Mafs dessen, was ihr vertragsmäfsig vorgeschrieben war, freiwillig hinausgegangen sei, so beweise das doch, dafs sie aus eigener Initiative und durch eigene Intelligenz Mittel und Wege gefunden habe, das Geschäft in die Höhe zu bringen, und wenn im Uebrigen unsere Beziehungen zu Südafrika wirklich eine günstige Entwickelung zu nehmen versprechen, dann könne doch um so sicherer erwartet werden, dafs die deutsche Rhederei sich auch ohne Staatshülfe aus eigener Kraft an die Ausgestaltung des Dampferverkehrs zwischen Deutschland und Afrika wagen werde. Redner beantragte schliefslich die Ueberweisung der Vorlage an eine Kommission, um die Fragen, die im Plenum keine befriedigende Erledigung finden können, klarzustellen.

Nachdem noch die Abgeordneten Fritzen (Düsseldorf) und Dr. Hahn für die Vorlage eingetreten waren, wurde sie an eine besondere Kommission von 14 Mitgliedern überwiesen.

In der betreffenden Kommission wurde nach zweitägiger eingehender Berathung beschlossen, den Gesetzentwurf in der von den verbündeten Regierungen vorgelegten Fassung der verfassungsmäfsigen Genehmigung zu empfehlen. Aufserdem beantragte die Kommission die Annahme nachstehender Resolutionen:

1. den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, mit dem Unternehmer, dem die Einrichtung einer 14tägigen Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika und einer vierwöchentlichen Postdampfschiffsverbindung mit Südafrika übertragen werden wird, eine Vereinbarung dahin zu treffen, dafs der Herr Reichskanzler die Befugnifs erhält, landwirthschaftliche Produkte des Auslandes, welche mit denen der deutschen Landwirthschaft konkurriren — mit Ausnahme von Tabak, Bienenwachs, Häuten, Fellen und Wolle —, von der Einfuhr durch die subventionirten Dampfer nach deutschen, belgischen und holländischen Häfen auszuschliefsen;
2. den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, baldmöglichst dahin zu wirken, dafs die Fahrgeschwindigkeit bei den Postdampfschiffen nach Afrika im Rahmen der Bestimmungen dieses Gesetzes thunlichst erhöht werde.

Die zweite Berathung im Reichstage fand am 7. Mai statt. Zunächst gab der Berichterstatter der Kommission, Abgeordneter de Witt, eine ausführliche Darstellung über den Gang der Kommissionsverhandlungen. Von einer Generaldiskussion sei Abstand genommen worden; bei der Spezialdiskussion seien indefs einige Gesichtspunkte von genereller Bedeutung sowie einige Anträge in den Kreis der Erörterung gezogen worden. So habe ein Mitglied der Kommission die Rentabilitätsberechnung bemängelt, sich aber zufrieden erklärt, nachdem ein Regierungsvertreter darauf hingewiesen habe, dafs die Ostafrika-Linie in dem zehnjährigen Zeitraume gegenüber einem Gewinne von 1 200 000 Mark einen Verlust von 1 Million zu verzeichnen habe, so dafs also nur ein Betrag von 200 000 Mark als Gewinn in dem Zeitraume von 10 Jahren zu betrachten sei, dafs ferner die im letzten Jahre erzielte Dividende von 6 v. H. bei der augenblicklichen Lage der Schiffahrtskonjunktur keineswegs hoch sei, und dafs endlich bei Abschlufs eines neuen Vertrags darauf Bedacht genommen werden solle, der Unternehmerin eine bestimmte Höhe der Abschreibungen vorzuschreiben.

Von einem anderen Mitgliede der Kommission sei darauf hingewiesen worden, dafs die Bestimmung des Artikel 23 des bestehenden Vertrags hinsichtlich der Gewinnbetheiligung des Reichs sehr vage gefafst und dafs es erwünscht sei, die hierüber in dem Vertrage mit dem Norddeutschen Lloyd

vom Jahre 1898 enthaltenen sehr präzisen Bestimmungen in ähnlicher Weise auch in den mit dem Unternehmer der Ostafrika-Linie neu abzuschliefsenden Vertrag aufzunehmen. Hierauf habe ein Regierungskommissar, wie folgt, geantwortet: Einen bestimmten Beschlufs, inwieweit auf Grund der Nr. 8 der Anlage des Gesetzes vom 1. Februar 1900 bei dauernden Betriebsgewinnen dem Reiche eine Betheiligung daran durch den Vertrag sicherzustellen sei, habe die Reichsverwaltung noch nicht gefafst. Im Allgemeinen werde der Artikel 36 des Lloyd-Vertrags vom $\frac{\text{12. September}}{\text{30. Oktober}}$ 1898 für die Gestaltung des Verhältnisses zwischen Reich und Unternehmer als Vorbild genommen werden. Ob es aber möglich sein werde, für die Inanspruchnahme von Mehrleistungen oder die Auskehrung eines baaren Gewinnantheils an das Reich genau dieselben Bestimmungen mafsgeblich zu machen wie beim Lloyd, erscheine zweifelhaft. Man müsse bedenken, dafs die wirthschaftlichen Verhältnisse der beiden Rhedereien sehr verschieden seien. Der Lloyd sei ein mächtiges Weltunternehmen, das die Ausfälle einiger magerer Jahre eher ertragen könne als die verhältnifsmäfsig kleine Deutsche Ostafrika-Linie. Jener arbeite mit einem Aktienkapital von 80 Millionen Mark, diese zur Zeit mit 5 Millionen, wennschon sie bei Uebertragung des neuen Unternehmens ihr Kapital wesentlich vergröfsern müsse. Es würde für den kleineren Unternehmer der ostafrikanischen Linie hart sein, wenn man ihm einen Mehrgewinn in einzelnen guten Jahren nicht unverkürzt zum Ausgleiche von Ausfällen früherer Jahre überlassen wolle, sobald diese letzteren einige Zeit zurückliegen. So sei gerade mit Rücksicht auf die Verluste bis zum Jahre 1894, die eine Abschreibung vom Aktienkapital in Höhe von einer Million Mark zur Folge hatten, der Ostafrika-Linie ein unverkürzter Dividendenbezug auch von 6 v. H. vom Billigkeitsstandpunkt aus wohl zu gönnen. Uebrigens seien in den beiden vorangegangenen Jahren nur je 3 v. H. und nur 1895 und 1896 6 v. H. Dividende vertheilt worden. Man möge zu der Reichsregierung das Vertrauen haben, dafs sie auch ohne bestimmte Direktive bei den Vertragsverhandlungen die Frage der Gewinnbetheiligung angemessen und unter Wahrung der finanziellen Reichsinteressen regeln werde.

Zum Gesetz-Entwurfe selbst seien folgende Anträge gestellt worden:

1. im §. 1 Zeile 6 hinter »Unternehmen« einzufügen: »auf dem Wege der engeren Submission«;
2. dem §. 1 folgenden zweiten Absatz einzufügen: »Erfolgt die Uebertragung an eine Aktiengesellschaft oder eine sonstige Handelsgesellschaft bz. Genossenschaft, so ist in dem mit ihr abzuschliefsenden Vertrage Fürsorge zu treffen, dafs ausländisches Kapital von der Betheiligung an derselben ausgeschlossen sei und bleibe«;
3. die Dauer der Vertragszeit auf 10 Jahre zu bemessen, während die Vorlage eine Vertragsdauer von 15 Jahren vorsieht;
4. im §. 2 zu setzen:
   »1. a) in der östlichen Fahrt mindestens 15 Knoten statt 12 Knoten,
   b) östliche Fahrt $11\frac{1}{2}$ Knoten statt $10\frac{1}{2}$ Knoten,
   2. auf der Zwischenlinie $10\frac{1}{2}$ Knoten statt 10 Knoten«;
5. im §. 4 Zeile 1 hinter »1890« einzufügen: »nebst Anlage«.

Zu dem ersten Antrage sei von einem Regierungsvertreter erklärt worden, dafs prinzipielle Bedenken dagegen nicht obwalteten, doch sei darauf hinzuweisen, dafs durch die Hinzufügung des Zusatzes »auf dem Wege der engeren Submission« auch eine Schwächung der Stellung der Reichsregierung herbeigeführt werden könne. Es sei vor Vorlage des Gesetz-

entwurfs nach verschiedenen Richtungen hin der Versuch gemacht worden, andere Schiffslinien für diese Dampferverbindungen zu interessiren; es sei dies indefs nicht gelungen, man habe sich gescheut, in ein Unternehmen einzutreten, das ernsten Konkurrenzkämpfen ausgesetzt sein könne, und das nur mit einer verhältnifsmäfsig sehr geringen Subvention ausgestattet sei. Vor Allem wären es die Befürchtungen wegen des die südafrikanischen Schiffahrtsinteressen beherrschenden englischen Ringes, der von Sir Donald Curry geleitet werde; dieser leite die beiden grofsen Schiffslinien, die Union- und die Castle-Linie, und diktire zum grofsen Theile den dortigen Dampferlinien ihre Wege. Aus diesen Gründen sei es sehr leicht möglich, dafs auf eine Submission Angebote überhaupt nicht oder nur ganz vereinzelt erfolgen; alsdann sei die Reichsregierung entschieden der Ostafrika-Linie gegenüber in einer schwächeren Position. Indefs walteten prinzipielle Bedenken, wie bereits bemerkt, gegen den Zusatz nicht ob.

Ein anderer Regierungsvertreter habe dazu bemerkt:

Der Zwang zur Beschreitung des Weges der engeren Submission habe auch seine Nachtheile für die Reichsverwaltung, wenngleich die Rückenstärkung den Unternehmern gegenüber an sich vortheilhaft sei. Thatsächlich kommen als Unternehmer ernstlich nur die bisherige Unternehmerin, die Deutsche Ostafrika-Linie, in Betracht. Die Verhandlungen mit ihr, die Forderungen, die sie gestellt, bildeten die Grundlage der Vorlage. Einen billigeren Unternehmer würde man nicht bekommen. Dieser Gesellschaft gegenüber sei aber auch ohne den Antrag die Reichsverwaltung in der Lage, wenn nöthig, das Druckmittel der engeren Submission anzuwenden, und die Reichsverwaltung würde unzweifelhaft davon Gebrauch machen, wenn die Ostafrika-Linie sich nicht zugänglich genug erweisen sollte.

Sei aber nach der Lage der Verhältnisse die Anwendung eines solchen Druckmittels nicht nöthig, so führe der Zwang zur engeren Submission nur eine höchst unwillkommene Verzögerung des Vertragsabschlusses und damit der Inbetriebsetzung des erweiterten Unternehmens herbei. Denn vor Vertragsabschlufs — namentlich wenn ein Submissionsverfahren in Aussicht stehe — könne der künftige Unternehmer keine Schiffe in Auftrag geben, und der Bau der gröfseren Schiffe erfordere an sich eine Zeit von $1\frac{1}{2}$ Jahren. In der Vorlage aber sei betont, wie wichtig es bei dem Stande der Dinge in Südafrika sei, rechtzeitig mit dem neuen Unternehmen zur Stelle zu sein.

Darauf sei der Antrag gegen drei Stimmen abgelehnt worden.

Der zweite Antrag, welcher im Laufe der Debatte dahin abgeändert worden sei, dafs hinter den Worten »Fürsorge zu treffen« gesagt würde:

> »dafs die Mitglieder des Aufsichtsraths und des Vorstandes nur deutsche Reichsangehörige sind«

sei zurückgezogen worden, nachdem der Staatssekretär des Reichs-Postamts folgende Erklärung abgegeben habe:

> »Der Reichskanzler wird bei Abschlufs eines Vertrags wegen Ausführung der Postdampferfahrten nach und um Afrika mit einer Gesellschaft dieser auferlegen, dafs ohne seine Genehmigung ein Ausländer dem Vorstand und Aufsichtsrathe der Gesellschaft nicht angehören darf, und dafs im Falle der Zuwiderhandlung der Reichskanzler unbeschadet der von ihm etwa zu erhebenden Schadensersatzansprüche berechtigt ist, sofort ohne jede Entschädigung der Unternehmerin von dem Vertrage zurückzutreten.«

Bei Begründung des dritten Antrags sei darauf hingewiesen worden, dafs die Verträge bisher auf 10 Jahre abgeschlossen seien und dafs es nicht

angezeigt erscheine, von diesem Verfahren abzuweichen, zumal die Uebergangszeit, deren Dauer übrigens nicht angegeben sei, dem Unternehmen beträchtlich zu gute kommen werde. Daraufhin sei seitens eines Regierungsvertreters erklärt worden:

Als Uebergangszeit, während welcher die vorhandenen Schiffe durch Neubauten zu ersetzen seien, habe man bei den Verhandlungen für die Hauptlinie eine Frist von drei Jahren nach dem zum 1. April 1901 in Aussicht genommenen Inkrafttreten des Vertrags stipulirt. Werde der Vertrag noch im Laufe dieses Sommers abgeschlossen, so sollen von den vier neuen grofsen Schiffen zwei am 1. April 1902, die beiden anderen am 1. April 1904 eingestellt werden. Zwei der vorhandenen Dampfer und ein bereits im Baue befindliches neues Schiff bilden den Rest der für den Betrieb erforderlichen 7 gröfseren Dampfer. Eine sehr beträchtliche Erleichterung liege daher in der kurzen Uebergangszeit für den Unternehmer nicht. Die Rentabilitätsberechnung in der Vorlage, welche diese Erleichterung absichtlich nicht in Betracht zieht, gelange auch nur zu einer Verzinsung von 2,83 v. H., die doch für die Dauer völlig unzureichend sein würde.

Wenn der 15 jährigen Vertragsdauer entgegengehalten werde, dafs bei der Frage der Gewinnbetheiligung die Gleichstellung der Ostafrika-Linie mit dem Norddeutschen Lloyd regierungsseitig nicht für angebracht gehalten sei, so würde bei Bemessung der Vertragsdauer der wirthschaftlich schwächere Unternehmer eben günstiger, aber nicht ungünstiger, gestellt werden müssen als der stärkere Unternehmer. Die Ostafrika-Linie müsse bei 5 Millionen Aktienkapital dieses um 17 Millionen, also um mehr als das $3\frac{1}{2}$fache, erhöhen. Der Lloyd habe bei Erweiterung des ostasiatischen Unternehmens sein Aktienkapital von 60 Millionen nur um 20 Millionen, also nur um den dritten Theil, zu erhöhen brauchen. Die Aufgabe für die Ostafrika-Linie sei daher weit schwieriger; sie könne als kleineres Unternehmen die erforderlichen Mittel lange nicht so leicht flüssig machen wie der grofse Lloyd. Deshalb müsse ihr wenigstens durch eine längere Vertragszeit eine ausreichende Sicherheit gegeben werden.

Bei der Abstimmung sei der Antrag gegen eine Stimme abgelehnt worden.

Der vierte Antrag sei später zurückgezogen und in die Form einer Resolution gekleidet worden. Zur Begründung habe man hervorgehoben, dafs die geringere Fahrgeschwindigkeit, wie sie in dem Gesetz-Entwurfe vorgesehen sei, die englische Konkurrenz begünstige. Eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit erscheine nicht nur vom Standpunkte des Verkehrs aus erwünscht, sondern auch vom Standpunkte der Marineverwaltung. Von Regierungsvertretern sei hierzu erklärt worden:

Dafs zunächst die Reichs-Postverwaltung das gröfste Interesse daran habe, dafs die Dampfer möglichst schnell liefen. Aber zur Zeit erscheine es nicht angängig, mit der englischen Linie, die eine achttägige Verbindung mit der Kapstadt habe, während unsere Linie nur eine vierwöchentliche Verbindung vorsehe, in Konkurrenz zu treten. Die erhöhte Fahrgeschwindigkeit bedinge nicht nur einen gröfseren Kohlenverbrauch und damit eine erhöhte Subvention, sondern auch bei Umbauten eine völlige Aenderung der Konstruktion der Maschine und damit auch des Dampfers selbst. Im Kriegsfalle würde zudem eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 20 Knoten erforderlich sein. Die Reichsregierung habe allerdings einen Einflufs auf die Herstellung der Konstruktion der Dampfer und werde in Erwägungen darüber eintreten, ob Doppelschraubendampfer herzustellen seien, wozu die Ostafrika-Linie sich bereit erklärt habe.

Die Resolution sei sodann mit erheblicher Majorität angenommen worden.

Den fünften Antrag habe der Antragsteller zurückgezogen, nachdem vollständige Einigkeit darüber festgestellt worden sei, dafs die Anlage als integrirender Bestandtheil des Gesetzes anzusehen sei.

Die Diskussion über den Gesetzentwurf und die von der Kommission gefafsten beiden Resolutionen erstreckte sich weniger auf den sachlichen Theil der Vorlage als vielmehr auf handels- und wirthschaftspolitische Gebiete. Die in dieser Beziehung geäufserten Bedenken suchte der Staatsminister, Staatssekretär des Innern, Dr. Graf von Posadowsky-Wehner, zu zerstreuen, indem er sich, wie folgt, äufserte:

»Meine Herren, durch eine Erklärung meinerseits kann ich vielleicht die Debatte über dieses Gesetz, über welches die grofse Mehrheit des Hauses wohl einig ist, wesentlich abkürzen. Meines Erachtens liegt die Bedeutung der subventionirten Reichs-Postdampferlinien nicht nur darin, unseren Postverkehr mit dem Auslande zu heben, sondern deren Bedeutung ist wesentlich auch eine handelspolitische und wirthschaftspolitische; aus diesem Grunde ist die Subvention der Reichs-Postdampferlinien von den verbündeten Regierungen und dem hohen Hause auch nicht in den Etat der Reichs-Postverwaltung, sondern in den Etat des Reichsamts des Innern eingestellt, und alle die Fragen, die jetzt angeregt sind, liegen auch lediglich auf handelspolitischem und wirthschaftspolitischem Gebiete. Aus diesem Gesichtspunkte heraus, aus dem die Subvention überhaupt bewilligt werde, folgt aber auch ganz von selbst, dafs wir den Gesellschaften, welche Subvention erhalten, die Verpflichtung auferlegen werden, so weit möglich, die Schiffe aus deutschem Materiale herzustellen, die Bemannung möglichst aus Deutschen auszuwählen und auch die Schiffe möglichst mit deutschem Proviante zu versehen.

(Bravo! rechts.)

Wenn wir das nicht thäten, so würden wir unter Umständen nicht die wirthschaftlichen Kräfte Deutschlands stärken, sondern des Auslandes.

(Sehr wahr!)

Was speziell diese Resolution betrifft, so haben wir gegen deren Inhalt unsererseits nicht die geringsten Bedenken. Meine Herren, es ist klar, dafs die subventionirten Dampferlinien nicht dazu dienen sollen, um die Konkurrenz des Auslandes zu unterstützen, sondern dafs ihre Bestimmung ist, die heimische Produktion zu heben und deren Absatz im Auslande zu fördern.

(Sehr wahr!)

Ich will nun noch kurz auf das eingehen, was in der Kommission in dieser Beziehung verhandelt ist. Es ist ja selbstverständlich, dafs ich durch meine amtliche Stellung Kolonialfragen ziemlich fernstehe, deshalb aber auch in der Lage bin, sie möglichst nüchtern zu beurtheilen. Ich würde mich herzlich freuen, wenn in unseren Kolonien in grofsem Mafse heimische Kulturen eingeführt werden könnten, wenn wir dort besonders einen grofsen Getreidebau zu erzielen vermöchten, der es ermöglichte, dafs nach dort deutsche Ansiedler in gröfserer Zahl hingehen und mit Erfolg Landwirthschaft treiben könnten. Ich würde mich auch sehr freuen, wenn irgend welche anderen chemischen Rohstoffe dort hergestellt würden, die es ermöglichten, dafs wir nicht nur reichere Einnahmen aus den Kolonien bezögen, sondern dafs sie auch ein weites Feld der Thätigkeit für Auswanderer böten. Aber, meine Herren, in dieser Beziehung theile ich die Auffassung des Herrn Vorredners durchaus. Ich glaube, die Zeit, wo uns die tropischen Kolonien Konkurrenz machen werden in Bezug auf den Bau heimischer Getreidearten, liegt noch sehr fern; ich sehe diese Hoffnung wirklich als den Topf des Milchmädchens an. Wir thäten deshalb klug, diese Debatte abzukürzen und uns mit jener Aussicht nicht weiter zu beschäftigen. Sie liegt vorläufig vollkommen aufserhalb des Be-

reichs der Wahrscheinlichkeit, ja wohl auch aufserhalb des Bereichs der Möglichkeit. Es wäre deshalb unpraktisch, sich jetzt mit einem etwaigen Konkurrenzprodukt für Deutschland zu beschäftigen, das noch gar nicht hergestellt wird. Ich bitte Sie, hiernach vollkommen beruhigt zu sein in Bezug auf die Art des Vertrags, den wir im Interesse der deutschen Industrie und zum Schutze der deutschen Landwirthschaft abschliefsen werden, und den vorliegenden Gesetzentwurf zu genehmigen.«

(Bravo!)

An der Debatte betheiligten sich die Abgeordneten Klees, Dr. Oertel, Dr. Arendt, Broemel, Bebel und Dr. Müller (Sagan).

Bei der Abstimmung wurden die Regierungsvorlage und die von der Kommission beantragten Resolutionen unverändert angenommen.

Auch bei der dritten Berathung im Reichstag am 9. Mai fanden der Gesetzentwurf und die Resolutionen unveränderte Annahme ohne jede Erörterung.

---

51. Reichsgesetz, betreffend die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit. Vom 9. April 1900.

Die rechtswidrige Zueignung fremder elektrischer Energie war vor dem Inkrafttreten des oben bezeichneten Gesetzes straflos. Zwar hatten einige Gerichte diejenigen, welche fremde elektrische Kraft unbefugt zu ihrem Nutzen verwertheten, wegen Diebstahls verurtheilt; vom Reichsgerichte war aber in zwei derartigen Fällen entschieden worden, dafs die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs über Diebstahl nicht anwendbar seien, weil diese Vorschriften die Körperlichkeit der gestohlenen Sache voraussetzen, diese Voraussetzung aber bei der elektrischen Energie nicht zutreffe. Die Eigenschaft einer körperlichen Sache komme nur dem Stoffe, der Raum füllenden Materie zu, dem Körper im physikalischen Sinne. Die Vertreter der Naturwissenschaft sprechen überwiegend der Elektrizität die Eigenschaft eines Stoffes ab und zählen sie zu den sogenannten Energien der Natur, zu denen aufserdem Schall, Wärme, Licht, chemische Verwandlung, Elastizität, mechanische Energie gerechnet werden (Urtheil vom 20. Oktober 1896 — Entscheidungen in Strafsachen Bd. 29 S. 111 — und Urtheil vom 1. Mai 1899 — Nr. 612 der Aktenstücke des Reichstags, Session 1899/1900 —).

Eine Bestrafung unter dem Gesichtspunkte der Sachbeschädigung kann ebensowenig erfolgen, da die Anlage oder Einrichtung, welcher die Energie entzogen wird, durch die Entziehung an sich keine Beschädigung erleidet. Die Vorschriften des Strafgesetzbuchs über Betrug greifen bei der rechtswidrigen Entziehung elektrischer Energie nur unter besonderen Umständen, in der Regel nur dann Platz, wenn ein Vertrag über die entgeltliche Abgabe solcher Energie besteht und der Bezugsberechtigte sich durch täuschende Vorkehrungen in die Lage versetzt, Energie ohne die vereinbarte Gegenleistung zu entnehmen. Auch in dem der Sachbeschädigung unmittelbar entsprechenden Falle, dafs Jemand einen

Anderen in der Absicht, ihm zu schaden, fremde elektrische Energie entzieht, ist eine Bestrafung ausgeschlossen, da durch §. 303 des Strafgesetzbuchs gleichfalls die Körperlichkeit der beschädigten oder zerstörten Sache gefordert wird.

Bei der grofsen Ausdehnung, welche die Anwendung der Elektrizität im wirthschaftlichen Leben gefunden hat, und bei der Höhe der in der elektrischen Industrie angelegten Werthe wurden die erwähnten Lücken des Strafrechts als ein grofser Mifsstand empfunden. Aus den Kreisen dieser Industrie wurde in Folge dessen der dringende Wunsch ausgesprochen, dafs jene Lücken sobald als möglich ausgefüllt werden möchten. Dem ist durch das vorbezeichnete, durch Nr. 15 des diesjährigen Reichs-Gesetzblatts verkündete Gesetz Rechnung getragen worden. Das Gesetz enthält folgende Paragraphen:

§. 1.

Wer einer elektrischen Anlage oder Einrichtung fremde elektrische Arbeit mittelst eines Leiters entzieht, der zur ordnungsmäfsigen Entnahme von Arbeit aus der Anlage oder Einrichtung nicht bestimmt ist, wird, wenn er die Handlung in der Absicht begeht, die elektrische Arbeit sich rechtswidrig zuzueignen, mit Gefängnifs und mit Geldstrafe bis zu fünfzehnhundert Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.

Neben der Gefängnifsstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden.

Der Versuch ist strafbar.

§. 2.

Wird die im §. 1 bezeichnete Handlung in der Absicht begangen, einem Anderen rechtswidrig Schaden zuzufügen, so ist auf Geldstrafe bis zu eintausend Mark oder auf Gefängnifs bis zu zwei Jahren zu erkennen.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Aus der Begründung des Gesetzentwurfs entnehmen wir Nachstehendes.

Zu §. 1.

Das, was bei dem Gebrauch einer elektrischen Anlage zu nutzbarer Verwendung gelangt, ist die elektrische Energie. Die Höhe des Verbrauchs an solcher Energie läfst sich durch besondere Mefsgeräthe (Elektrizitätszähler u. s. w.) ermitteln und bildet bei gewerbsmäfsiger Abgabe von Elektrizität den Mafsstab für die zu entrichtende Vergütung. Für die elektrische Energie ist durch das Gesetz über die elektrischen Mafseinheiten vom 1. Juni 1898 — Reichs-Gesetzbl. S. 905 — der auch in der Wissenschaft gebrauchte Ausdruck »elektrische Arbeit« eingeführt worden, die Bezeichnung mufs daher in die jetzt zu treffenden Strafvorschriften gleichfalls Aufnahme finden.

Die elektrische Arbeit (Energie) ist entweder in der Form gegeben, dafs sie in Akkumulatoren oder sonstigen elektrischen Einrichtungen als Vorrath aufgespeichert erscheint, oder sie wird in elektrischen Anlagen in dem Mafse, wie es für den jeweiligen Gebrauch erforderlich ist, fortlaufend, und zwar gewöhnlich durch Dynamomaschinen, erzeugt. In keinem Falle besteht sie selbständig; vielmehr ist sie stets an eine zur Erzeugung, Ansammlung oder Fortleitung von Elektrizität dienende Anlage oder Einrichtung gebunden. Daher kann es sich hier immer nur um Fälle handeln, in denen einer elektrischen Anlage oder Einrichtung fremde elektrische Arbeit in der Absicht rechtswidriger Zueignung entzogen wird.

Aber nicht alle Fälle einer solchen Entziehung können für strafbar erklärt werden. Jede Benutzung einer elektrischen Anlage entzieht der letzteren elektrische Arbeit. Der widerrechtliche Gebrauch einer fremden Sache ist jedoch, aufser im Falle des §. 290 des Strafgesetzbuchs, wo die Benutzung verpfändeter Gegenstände durch einen öffentlichen Pfandleiher mit Strafe be-

droht ist, an sich regelmäfsig straflos. Dies gilt selbst dann, wenn mit dem Gebrauche der Sache ein den Anderen schädigender Verbrauch fremder Kraft verbunden ist, beispielsweise wenn unbefugt ein fremdes Last- oder Zugthier benutzt und dadurch die Kraft des Thieres widerrechtlich zum eigenen Vortheile des Thäters verwerthet wird. Begrifflich unterscheiden sich hiervon die Fälle nicht, in denen Jemand fremde elektrische Arbeit dadurch rechtswidrig für sich verwerthet, dafs er eine der elektrischen Anlage ordnungsmäfsig angeschlossene Beleuchtungsvorrichtung oder Arbeitsmaschine unbefugt benutzt. Das Gleiche gilt für den Fall, dafs unbefugter Weise durch Anschlufs an eine elektrisch betriebene Vorrichtung eine andere Vorrichtung in Gang gebracht, z. B. einem elektrisch betriebenen Wagen ein weiterer Wagen angehängt oder mit einer elektrisch betriebenen Arbeitsmaschine durch eine Transmission eine andere Maschine verbunden wird. Auch hier wird der elektrischen Anlage elektrische Arbeit mittelbar entzogen, indem der durch die unbefugt angeschlossene Vorrichtung herbeigeführte Mehrverbrauch mechanischer Kraft eine Mehrleistung an elektrischer Arbeit erfordert. Es würde dem Rechtsbewufstsein widersprechen, eine solche Handlung mit Strafe zu bedrohen, während nach dem geltenden Gesetz eine Strafe dann nicht eintritt, wenn der Wagen oder die Maschine, an welche der Anschlufs erfolgt, durch eine Triebkraft anderer Art als Elektrizität, z. B. durch Wasser- oder Dampfkraft, in Bewegung gesetzt wird.

Schon aus diesen Gründen wird es sich rechtfertigen, die Strafbarkeit auf die Fälle zu beschränken, in welchen die Entziehung elektrischer Arbeit als solcher mittelst eines Leiters erfolgt, der zur ordnungsmäfsigen Entnahme von Arbeit aus der Anlage oder Einrichtung nicht bestimmt ist. Als Leiter ist in Uebereinstimmung mit dem bestehenden Sprachgebrauche jede stromleitende Vorrichtung anzusehen. Auch vom Standpunkte des praktischen Bedürfnisses möchte eine weitergehende Strafvorschrift entbehrlich sein. Die elektrische Industrie ist in der Mehrzahl der Fälle in der Lage, vor Schäden, die ihr daraus erwachsen können, dafs elektrische Arbeit anders als auf die bezeichnete Weise rechtswidrig entnommen, dafs insbesondere eine ordnungsmäfsig angeschlossene Beleuchtungsanlage oder Arbeitsmaschine unbefugt in Betrieb gesetzt wird, sich durch Aufstellung von Elektrizitätszählern und andere geeignete Sicherungsmafsregeln zu bewahren. Veränderungen, die am Elektrizitätszähler in der Absicht vorgenommen werden, über die Menge der verbrauchten Energie zu täuschen, fallen schon jetzt regelmäfsig unter den Thatbestand des Betrugs. Eine widerrechtliche Entnahme von elektrischer Arbeit aus der Zentralanlage selbst oder aus den bis zum Zähler führenden Leitungsdrähten ist ohne Benutzung eines zur ordnungsmäfsigen Entnahme der Energie nicht bestimmten Leiters unausführbar, wird also durch die Vorschrift des §. 1 unter allen Umständen getroffen. Ein Fall der zuletzt bezeichneten Art liegt dem Urtheile des Reichsgerichts vom 1. Mai 1899 zu Grunde. Hier hatte der Monteur eines Elektrizitätswerkes in seinem Zimmer eine elektrische Lampe angebracht, sie durch Drähte mit der vor dem Fenster seiner Wohnung vorbeigehenden elektrischen Strafsenleitung verbunden und der letzteren mittelst dieser Leitungsvorrichtungen elektrische Arbeit entzogen.

Der Thatbestand des §. 1 setzt übrigens nicht nothwendig voraus, dafs der Leiter, mittelst dessen die elektrische Arbeit entzogen wird, mit der Anlage in unmittelbare Verbindung gebracht werde. Bei elektrischen Strömen von wechselnder Stärke kann vielmehr die Entziehung elektrischer Arbeit mittelst eines zur ordnungsmäfsigen Entnahme derselben nicht bestimmten Leiters auch in der Weise erfolgen, dafs die Arbeit in diesen Leiter durch Induktion ohne unmittel-

bare leitende Verbindung übertragen wird.

Der im §. 1 abgegrenzte Thatbestand ist mit dem des Diebstahls nahe verwandt. Immerhin ergeben sich, wie schon durch die bisherige Erfahrung bestätigt wird, aus der eigenthümlichen Natur des zu schützenden Gegenstandes auch Verschiedenheiten, die es nicht gestatten, die Strafen des Diebstahls einfach hierher zu übertragen. Dem praktischen Bedürfnifs entsprechend ist der Strafrahmen im §. 1 so gewählt, dafs einerseits schwere Fälle mit hoher Gefängnifsstrafe und zugleich mit Geldstrafe, andererseits besonders leichte Fälle ausschliefslich mit Geldstrafe geahndet werden können. Auch die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte wird — unter der nach §. 32 des Strafgesetzbuchs selbstverständlichen Voraussetzung, dafs die Dauer der erkannten Gefängnifsstrafe drei Monate erreicht — mit Rücksicht darauf zugelassen, dafs die Handlung durch Gewinnsucht niedrigster Art eingegeben sein kann.

Zu §. 2.

Während Voraussetzung des §. 1 ist, dafs der Thäter die Absicht hat, die fremde elektrische Kraft sich rechtswidrig zuzueignen, richtet sich die Vorschrift des §. 2 gegen denjenigen, welcher ohne diese Absicht handelt, aber durch die Entziehung fremder elektrischer Arbeit einem Anderen Schaden zufügen will. Als Mittel zur Erreichung dieser Absicht kommt namentlich auch die Herbeiführung von Kurzschlufs in Betracht. Hierbei wird die Leitung der elektrischen Anlage in sich geschlossen und der Anlage durch den auf solche Weise entstehenden Strom elektrische Arbeit entzogen, indem diese sich in Wärme umsetzt und als solche vermöge der Naturvorgänge der Wärmeleitung und Strahlung aus der Anlage austritt. Die so bewirkte Entziehung der elektrischen Arbeit soll aber gleichfalls nur dann strafbar sein, wenn sie mittelst eines zur ordnungsmäfsigen Entnahme nicht bestimmten Leiters erfolgt. Von diesem Erfordernisse darf aus den bereits dargelegten Gründen hier so wenig abgesehen werden wie im §. 1. Eine weitergehende Vorschrift läfst sich um so leichter entbehren, als mit der Entziehung elektrischer Arbeit, die in der Absicht, einen Anderen zu benachtheiligen, erfolgt, sehr häufig eine Beschädigung der Anlage selbst verbunden sein wird. Trifft aber dies zu, so finden ohne Weiteres die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs über die Sachbeschädigung Anwendung.

Da die hier unter Strafe gestellten Fälle dem Vergehen der Sachbeschädigung ähnlich und im Allgemeinen milder als die des §. 1 zu beurtheilen sind, so mufs auch die Strafandrohung sich niedriger halten. Der gewählte Strafrahmen geht demgemäfs nicht über den §. 303 des Strafgesetzbuchs hinaus. Auch wird nach dem Vorbilde dieser Bestimmung die Verfolgung von der Stellung eines Antrags abhängig gemacht.

---

32. Das Wetterbeobachtungs- und Nachrichtenwesen in Deutschland.

Eine erfolgreiche Wirksamkeit der praktischen Witterungskunde ist in erster Linie von einem gut organisirten Telegrammaustausche des Beobachtungsmaterials abhängig. In dieser Erkenntnifs hat die deutsche Reichs - Telegraphenverwaltung den täglichen Wetterdienst der Deutschen Seewarte in Hamburg jetzt bereits seit 25 Jahren in weitestem Umfang unter-

stützt. Sie hat vor Allem für die Wettertelegramme eine nach festen Zeiten geregelte Beförderung eingeführt und mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit der Wettertelegraphie eine ganz erhebliche Telegraphirarbeit gegen eine nur mäfsige Bauschvergütung übernommen.

Wie gegenwärtig noch von den meisten, mit der Witterungskunde sich befassenden wissenschaftlichen Instituten, so sind auch von der Deutschen Seewarte die Wettervorhersagen bisher stets für den folgenden bürgerlichen Tag aufgestellt worden. Bei der Aufstellung der Wettervorhersagen für den nächsten Tag ist hauptsächlich das Verhalten der barometrischen Minima oder Depressionen zu Grunde gelegt worden. Die leichte Beweglichkeit und grofse Veränderlichkeit sowie die unsichere Fortpflanzungsrichtung der Depressionen hat jedoch so oft zu Trugschlüssen geführt, dafs dadurch eine praktische Verwerthung der Wettervorhersagen ganz in Frage gestellt wurde.

Nach den Ausführungen des Abtheilungsvorstandes der Deutschen Seewarte, Professor Dr. W. J. van Bebber, in seiner Abhandlung »Wissenschaftliche Grundlage einer Wettervorhersage auf mehrere Tage voraus«*) erscheint es vortheilhafter, bei der Wettervorhersage in erster Linie die weit beständigeren Hochdruckgebiete zu Grunde zu legen und erst in zweiter Linie die Lage und das Verhalten der Depressionen zu berücksichtigen. Auf Grund vergleichender Zusammenstellungen aus den Wetterkarten der Seewarte für einen zwanzigjährigen Zeitraum hat van Bebber gefunden, dafs der allgemeine Witterungscharakter Deutschlands ähnliche, häufig wiederkehrende Wetterlagen zeigt, die eine gewisse Erhaltungstendenz erkennen lassen. Hiernach konnten für Europa fünf Hauptwetterlagen festgestellt werden, die für die Witterung Deutschlands mafsgebend sind. Diese fünf Hauptwetterlagen oder Hauptwettertypen sind:

Typus I. Hochdruckgebiet über dem Westen und Nordwesten Europas (etwa über den britischen Inseln), Depressionen über den östlicheren Gegenden. Dieser Typus ist ein ausgesprochener Sommertypus und tritt am häufigsten im Frühsommer (Juni), am seltensten im Winter (Februar) auf. Die Erhaltungstendenz ist dagegen im Winter am beständigsten und im Sommer am unbeständigsten. Unter Berücksichtigung der Jahreszeit und der Eigenart der begleitenden Luftströmungen bedingt dieser Typus für Deutschland folgende Witterung. Der Lage des Hochdruckgebiets und der Depressionen entsprechen Winde aus nördlichen Richtungen, insbesondere Nordwestwinde. Da diese in allen Jahreszeiten feucht und kalt sind, so trägt auch die Witterung diesen Charakter. Für die Witterung Deutschlands ist dieser Wettertypus von gröfster Bedeutung, da er hauptsächlich im Sommer auftritt und so die Ursache wird, dafs unsere Sommer häufig kühl sind und verregnen.

Typus II. Hochdruckgebiet über Zentraleuropa, speziell über Deutschland, Depressionen erst in gröfserer Entfernung. Das Häufigkeitsmaximum für diesen Typus zeigt der August, zeitweilig verlegt es sich auch in den September. Wenig vorherrschend ist der Typus in der kälteren Jahreszeit; im Sommer und Winter ist er am beständigsten, im Frühjahr am unbeständigsten. Naht der Sommer und Frühherbst unter der Herrschaft dieses Typus, so sind heitere oder neblige Witterung mit geringen Niederschlägen die Folge. Die Tage sind sonnig und warm; Trockenheit herrscht vor. Im Herbst und Winter tritt Nebelbildung ein.

Typus III. Hochdruckgebiet über Nord- oder Nordosteuropa, Depressionen im Süden, am

*) Archiv der deutschen Seewarte 1899. 5.

häufigsten über dem Mittelmeergebiet oder über der Biscayasee. Dieser Typus tritt besonders häufig im April auf, sehr selten im Sommer und ebenfalls nicht häufig im Herbste und Winter. Oestliche und nordöstliche Winde, meist Landwinde aus Rufsland, sind bei dieser Luftdruckvertheilung vorherrschend; sie sind trocken, im Winter kalt und im Sommer meist warm. Tritt dieser Typus häufig in der kälteren Jahreszeit auf, so sind strenge Winter die Folge. Bei seiner Herrschaft ist das Wetter im Winter zumeist trübe, im Frühjahr und Sommer dagegen heiter.

Typus IV. Hochdruckgebiet über Ost- oder Südosteuropa, Depressionen im Westen. Das Häufigkeitsmaximum fällt in das Winterhalbjahr (insbesondere Januar). Diese Wetterlage ist also ein ausgesprochener Wintertypus; im Sommer kommt sie nicht häufig vor. Südliche und südöstliche trockene Winde bringen bei der Herrschaft dieses Typus vorwiegend warmes Wetter; nur im Winter werden sie unter Umständen den im Südosten Europas herrschenden Temperaturverhältnissen entsprechend auch kalte Witterung verursachen können.

Typus V. Hochdruckgebiet über Südeuropa, Depressionen in nördlicheren Gegenden. Diese Wetterlage kommt am häufigsten vor, sie ist ein ausgesprochener Sommertypus, dessen Häufigkeitsmaximum in die Monate Juli und August fällt. Am seltensten tritt sie im Frühjahr (April) und Spätherbst auf. Die Luftdruckvertheilung bei diesem Wettertypus bringt südliche, südwestliche und westliche feuchte Winde vom Ozean her mit sich, die im Winter warm und im Sommer kühl sind und daher die Kälte unseres Winters und die Hitze unseres Sommers mildern. Ein Sommer, der unter der Herrschaft dieses Wettertypus steht, zeichnet sich durch nasse, kühle und windige Witterung aus. In Deutschland treten die meisten Stürme bei dieser Wetterlage auf; namentlich ist unruhige Witterung zu gewärtigen, wenn das Hochdruckgebiet über Frankreich liegt.

Bezüglich der Aufeinanderfolge der Wettertypen hat Professor van Bebber nachgewiesen, dafs diese keine willkürliche und zufällige, sondern dafs sie an bestimmte Gesetze geknüpft ist. Eine vergleichende Zusammenstellung aus dem Wetterkartenmaterial der deutschen Seewarte für einen zwanzigjährigen Zeitraum hat Folgendes ergeben:

Der Wetterlage Typus III — Hochdruckgebiet im Norden und Nordosten — folgt im Winterhalbjahr in der Regel der Wettertypus IV — Hochdruckgebiet im Osten und Südosten —; in den Monaten Mai und Juni dagegen folgt ihr am häufigsten die Wetterlage Typus I — Hochdruckgebiet im Westen und Nordwesten — und in der Zeit vom Juli bis September die Wetterlage Typus V — Hochdruckgebiet im Süden und Südwesten.

Die Wetterlage Typus IV wird das ganze Jahr hindurch meist durch die Wetterlage Typus V abgelöst, nur im April folgt ihr noch häufig die Wetterlage Typus I.

Auf die Wetterlage Typus V folgt im Spätfrühling und Sommer am häufigsten die zentrale Lage Typus II, Hochdruckgebiet über Deutschland, während der übrigen Jahreszeit dagegen meist die Wetterlage Typus I. Diese wird im Winter und Frühjahr am häufigsten durch Typus III oder V, im Sommer dagegen durch die zentrale Lage Typus II abgelöst.

Die zentrale Lage Typus II geht im Sommer gewöhnlich in die Wetterlage Typus V, im Herbste und Winter in die Wetterlage Typus IV über, während für das Frühjahr sämmtliche Wetterlagen als Nachfolge erwartet werden können.

Die Sommerwitterung Deutschlands, auf welche es ja bei der praktischen Verwerthung der Wetterkunde besonders ankommt, steht hauptsächlich

unter der Herrschaft der Wettertypen I und V; in schwächerem Mafse wird sie auch durch die Wetterlage Typus II beeinflufst. Die beiden ersteren Wettertypen sind, wie bereits erwähnt, im Sommer ausgesprochen kalt; sie verursachen kühle Witterung, wogegen der letztere Typus in der Regel warme Witterung bedingt.

Im Durchschnitte kann angenommen werden, dafs eine Wetterlage 3 Tage anhält. Die Erhaltungstendenz ist jedoch meist kürzer, wenn das Hochdruckgebiet über Deutschland selbst lagert (Typus II), länger dagegen, wenn es eine westliche oder nördliche Lage hat (Typus I und III).

Sobald man nun in der Lage ist, mit genügender Zuverlässigkeit die Umwandlungen der einen Wetterlage in die andere vorauszusehen, kann man auch eine mit einiger Wahrscheinlichkeit zutreffende Wettervorhersage nicht nur für den nächsten Tag, sondern sogar für mehrere Tage voraus geben. Hierzu ist vor Allem die Kenntnifs der jeweiligen Wetterlage über Europa erforderlich, und es ist nöthig, dafs der sich mit der Wetterkunde Befassende dauernd die Aenderungen verfolgt, die sich in der Wetterlage vollziehen. Das Material bieten hierzu die von den meteorologischen Instituten, insbesondere von der Deutschen Seewarte aufgestellten tabellarischen Wetterberichte und Wetterkarten. Es wird sogar dem Laien bei einiger Uebung leicht möglich sein, aus den Wettertabellen sich selbst die Wetterkarten zu konstruiren. Da jedoch neben dem Kartenmaterial die lokalen Beobachtungen über Luftdruck, Wind, Wärme und Wolkenhimmel wichtige Anhaltspunkte für eine bevorstehende Aenderung der Wetterlage und die Richtung, nach welcher diese Aenderung erfolgen wird, geben, so empfiehlt es sich, an allen wichtigeren Orten Deutschlands von sachverständiger Hand die Wetterkarten anfertigen zu lassen und diese unter Berücksichtigung der örtlichen Beobachtung zur Aufstellung von Lokalprognosen auf mehrere Tage voraus zu benutzen. Auf diese Weise wird nach Ansicht des Professors van Bebber die jetzige Einrichtung der Tageswettervorhersagen nach und nach überflüssig und durch Schaffung der Wettervorhersage auf mehrere Tage voraus den Bedürfnissen der Landwirthschaft am besten gedient werden.

Die Vorbedingung für eine solche von der Deutschen Seewarte als wünschenswerth bezeichnete Neueinrichtung der Wettervorhersage bildet eine Neuordnung des Wettertelegraphendienstes. Bisher gelangte die Seewarte erst gegen 10 Uhr Vormittags in den Besitz der Beobachtungsmeldungen aus Deutschland, während das Beobachtungsmaterial aus dem Auslande meist erst gegen 4 Uhr Nachmittags in ausreichendem Mafse vorlag. Die Wettervorhersagen gelangten daher erst Abends oder am nächsten Morgen, also zu spät, in die Hände der Interessenten, insbesondere der Landwirthe, als dafs diese noch auf Grund derselben hätten Anordnungen treffen können. Bei diesem Systeme konnten auch die Sturmwarnungen für die deutschen Küstenplätze mehrfach erst so spät erlassen werden, dafs sie ihren Werth verloren.

Den Wünschen des Reichs-Marineamts und der Deutschen Seewarte entsprechend, hat daher das Reichs-Postamt eine Neuregelung im Wetterbeobachtungs- und Nachrichtenwesen in Wirksamkeit treten lassen, die wohl geeignet ist, der Allgemeinheit einen gröfseren praktischen Nutzen aus dem Wetterdienste der Seewarte zu gewähren. Da mit der Aenderung auch eine bedeutende Ermäfsigung der Bezugsgebühren für die Wetternachrichten verbunden worden ist, so wird die Einrichtung auch weiteren Kreisen als bisher zugänglich gemacht.

Die Beobachtungen, welche die Grundlagen für das neue System der Wettertelegraphie bilden, erstrecken sich zunächst auf das nordwestliche Europa mit Einschlufs von Deutsch-

land. Sämmtliche Beobachtungen werden 8 Uhr Morgens M. E. Z. angestellt und unmittelbar darauf dem nächsten Telegraphenamt übergeben.

Die deutschen Beobachtungsstationen sind: Memel, Königsberg (Pr.), Neufahrwasser, Rügenwaldermünde, Swinemünde, Wustrow, Kiel, Hamburg, Keitum, Helgoland, Borkum, Münster (W.), Cassel, Hannover, Magdeburg, Chemnitz, Berlin, Grünberg (Schles.), Breslau, Mülhausen (Els.), Metz, Frankfurt (Main), Karlsruhe (Baden), Konstanz, Bromberg und München.

Aufserhalb Deutschlands liegen folgende Beobachtungsstationen: Stornoway, Belmullet, Scilly, Shields, Paris, Isle d'Aix, Vlissingen, Bodö, Christiansund, Skudesnaes, Haparanda, Stockholm, Karlstad, Wisby, Skagen und Kopenhagen.

Bei dem ausgedehnten Telegraphennetze Deutschlands bot es keine Schwierigkeiten, die telegraphischen Meldungen der deutschen Beobachtungsstationen bei rechtzeitiger Auflieferung bis 9 Uhr Vormittags an das Telegraphenamt Hamburg zu befördern. Auch die Wetterbeobachtungen bei den inländischen Stationen selbst konnten leicht sichergestellt werden. Dagegen bedurfte es zur Sicherstellung der rechtzeitigen Anstellung der Beobachtungen bei den ausländischen Stationen und der pünktlichen Ueberkunft der Telegramme nach Hamburg bis 9 Uhr Vormittags M. E. Z. zeitraubender Verhandlungen mit den ausländischen meteorologischen Instituten und Telegraphenverwaltungen. Erstere wurden von der Deutschen Seewarte, letztere von dem Reichs-Postamte geführt. Das Ergebnifs war durchaus befriedigend, da die sämmtlichen ausländischen Verwaltungen der Neuregelung des Wetternachrichtendienstes das gröfste Entgegenkommen bewiesen haben. Die Neuregelung konnte daher bereits am 1. Mai versuchsweise in Wirksamkeit treten.

Der neue telegraphische Wetterbericht der Seewarte umfafst zwei Theile:

1. eine Tabelle, welche die telegraphischen Meldungen der Beobachtungsstationen enthält und von einem Beamten der Deutschen Seewarte bei dem Telegraphenamt in Hamburg aus den bis 9 Uhr Vormittags eingehenden Telegrammen zusammengestellt wird. Die Tabelle enthält die Wetterangaben der Beobachtungsstationen in zwei Chiffergruppen und wird den Interessenten bereits zwischen $9^1/_2$ und 10 Uhr Vormittags telegraphisch übermittelt;
2. eine kurze Uebersicht der Witterung und eine Wettervorhersage (Prognose). Dieser Theil des Wetterberichts wird von der Seewarte auf Grund der Wettertabelle und ihre sonstigen Beobachtungen aufgestellt; er gelangt zwischen 10 und 11 Uhr Vormittags in die Hände der Bezieher.

Der Bezugspreis für den vollständigen telegraphischen Wetterbericht (beide Telegramme) ist zunächst versuchsweise auf 30 Mark, für die Tabelle (1. Telegramm) allein auf 20 Mark und für die Witterungsübersicht mit Prognose allein (2. Telegramm) auf 10 Mark monatlich festgesetzt worden.

Der auf der folgenden Seite abgedruckte Wetterbericht vom 10. Mai d. Js. veranschaulicht die Einrichtung der Wettertabelle.

Zur Dechiffrirung der Tabelle dient der nachstehend wiedergegebene Chifferschlüssel.

Schlüssel zu dem Wettertelegramm in tabellarischer Form.

Die Telegramme werden nach dem internationalen Schema in fünfstelligen Ziffergruppen geschrieben, denen etwaige Bemerkungen in Worten zugefügt werden.

Die allgemeine Formel für das Telegramm ist:

BBBWW, SHTTT.

Wetterbericht vom 10. Mai 1900 9 Vorm.

Laufende Nr.	Name der Beobachtungsstation	Chiffrirtes Telegramm BBBWW	Chiffrirtes Telegramm SHTTT	Dechriffrirtes Telegramm: Barometerstand auf 0° und Meeresniveau reduzirt	Windrichtung	Windstärke	Wetter	Temperatur in Celsius
1	Stornoway	67 710	53 061	767,7	OSO	frisch	wolkig	6,1
2	Blacksod	63 108	10 094	763,1	O	sehr leicht	wolkenlos	9,4
3	Shields........	65 004	20 078	765,0	NO	leicht	wolkenlos	7,8
4	Scilly	59 208	13 106	759,2	O	sehr leicht	wolkig	10,6
5	Isle d'Aix	59 110	22 110	759,1	OSO	leicht	1/2 bedeckt	11,0
6	Paris..........	59 332	10 111	759,3	N	sehr leicht	wolkenlos	11,1
7	Vlissingen	59 204	24 105	759,2	NO	leicht	bedeckt	10,5
8	Helder	60 706	44 073	760,7	ONO	mäfsig	bedeckt	7,3
9	Christiansund ..	67 502	03 014	767,5	—	Windstille	wolkig	1,4
10	Skudesnaes....	64 818	44 059	764,8	SSW	mäfsig	bedeckt	5,6
11	Skagen	64 006	21 040	764,0	ONO	leicht	heiter	4,0
12	Kopenhagen...	63 006	30 030	763,0	ONO	schwach	wolkenlos	3,0
13	Karlstad	64 302	40 020	764,3	NNO	mäfsig	wolkenlos	2,0
14	Stockholm	62 102	42 502	762,1	NNO	mäfsig	1/2 bedeckt	—0,1
15	Wisby	68 302	61 008	768,3	NNO	stark	heiter	0,8
16	Haparanda	62 532	21 519	762,5	N	leicht	heiter	—1,9
17	Borkum	61 606	42 076	761,6	ONO	mäfsig	1/2 bedeckt	7,6
18	Keitum	62 708	40 061	762,7	O	mäfsig	wolkenlos	6,1
19	Hamburg......	60 706	30 059	760,7	ONO	schwach	wolkenlos	5,9
20	Swinemünde ..	59 704	63 041	799,7	NO	stark	wolkig	4,1
21	Rügenwaldermünde	0			Meldung fehlt			
22	Neufahrwasser .	57 904	53 039	757,9	NO	frisch	wolkig	3,9
23	Memel	56 302	33 024	756,3	NNO	schwach	wolkig	2,4
24	Münster (Westf.)	59 008	14 048	759,0	O	sehr leicht	bedeckt	4,8
25	Hannover	59 304	24 042	759,3	NO	leicht	bedeckt	4,1
26	Berlin	58 302	54 044	758,3	NNO	frisch	bedeckt	4,4
27	Chemnitz	57 830	25 032	757,8	NNW	leicht	Regen	3,1
28	Breslau	54 032	34 053	754,0	N	schwach	bedeckt	5,3
29	Metz..........	58 414	21 095	758,4	SSO	leicht	heiter	9,5
30	Frankfurt (Main)	56 124	14 110	756,1	W	sehr leicht	bedeckt	11,0
31	Karlsruhe	57 220	45 028	757,2	SW	mäfsig	Regen	2,8
32	München......	56 820	55 084	756,8	SW	frisch	Regen	8,4

Deutsche Seewarte.

Es bedeuten:

BBB den auf 0° und Meeresniveau reduzirten Barometerstand, in Millimetern und Zehntel (mit Hinweglassung der Hunderter) ausgedrückt; z. B. 624 = 762,4; es ist also stets die 700 zu ergänzen.

WW die wahre Windrichtung, nach dem astronomischen Norden bestimmt; es ist

02 = NNO	18 = SSW
04 = NO	20 = SW
06 = ONO	22 = WSW
08 = O	24 = W
10 = OSO	26 = WNW
12 = SO	28 = NW
14 = SSO	30 = NNW
16 = S	32 = N

00 = Windstille.

S die Windstärke nach Beaufort-Skala 0 — 12;

es ist: o = Windstille, 1 = sehr leicht, 2 = leicht, 3 = schwach, 4 = mäfsig, 5 = frisch, 6 = stark, 7 = steif, 8 = stürmisch, 9 = Sturm, 10 = starker Sturm, 11 = heftiger Sturm, 12 = Orkan. Da nur eine einziffrige Zahl für S eingesetzt werden darf, so wird bei gröfserer Stärke als 9 eine Angabe in Worten nöthig.

H die Hydrometeore und Bewölkung zur Zeit der Beobachtung; es ist o = wolkenlos, 1 = $^1/_4$ bedeckt (heiter), 2 = $^1/_2$ bedeckt, 3 = $^3/_4$ bedeckt (wolkig), 4 = ganz bedeckt (bedeckt), 5 = Regen, 6 = Schnee, 7 = Dunst, 8 = Nebel, 9 = Gewitter.

TTT die Temperatur des trockenen Thermometers in Celsius-Graden und Zehntel; im Falle die Temperatur 10° nicht erreicht, ist die erste Ziffer durch eine Null zu ersetzen; bei Temperaturen unter o° wird zur Anzahl der abgelesenen Grade 50 hinzugefügt; z. B. 167 = 16,7°; 058 = 5,8°; 509 = — 0,9°; 662 = — 16,2°.

Die Aufeinanderfolge der Stationen ist stets dieselbe; in den Telegrammen werden statt der Stationsnamen die laufenden Nummern abtelegraphirt; in den besonderen Telegramm-Ankunftsformularen sind neben den laufenden Nummern die betreffenden Stationsnamen abgedruckt.

Auf Grund des in der Wettertabelle gegebenen Beobachtungsmaterials können Wetterkarten gezeichnet werden, welche einen klaren Ueberblick der allgemeinen Wetterlage ermöglichen und auch den Laien bei einiger Uebung in Stand setzen, in Verbindung mit lokalen Beobachtungen Wettervorhersagen für ein enger umschriebenes Witterungsgebiet, sogenannte Lokalprognosen, aufzustellen.

Die Deutsche Seewarte giebt auf Grund der Wettertabelle für den 10. Mai folgende Witterungsübersicht und Prognose:

> Hochdruckgebiet Nordwesteuropa, Depression Osteuropa. Deutschland kuehl, truebe, nur Kueste vielfach heiter; allenthalben aufser an Kueste ist Regen gefallen. Kuehles ziemlich truebes Wetter wahrscheinlich.

Die Prognose kann natürlich, da sie für ganz Deutschland bestimmt ist, nur allgemein gehalten sein. Werthvoller und bestimmter werden die Prognosen sein, die unter Benutzung sachverständiger lokaler Beobachtungen für engere Witterungsgebiete aufgestellt werden, da die lokalen Beobachtungen gerade besonders wichtige Anhaltspunkte liefern, ob und nach welcher Richtung hin die aus den Wettertabellen sich ergebende allgemeine Wetterlage die Wetterlage des Beobachtungsorts beeinflussen wird.

Zur Aufstellung der Wetterkarten und zur Vornahme der lokalen Beobachtungen kommen, neben den meteorologischen Stationen des Reichs und der Bundesstaaten, auch die Organe der landwirthschaftlichen Verwaltung und der landwirthschaftlichen Interessenvertretungen in Betracht, da die Neuregelung des Wetternachrichtendienstes hauptsächlich im Interesse der Landwirthschaft erfolgt ist.

Wenn die noch im Gange befindlichen Verhandlungen wegen Uebernahme der Aufstellung der Wetterkarten und der Vornahme lokaler Beobachtungen durch die meteorologischen Stationen u. s. w. zu einem günstigen Ergebnisse führen, tritt für den Wettertelegraphendienst der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung als neue Aufgabe hinzu, die Wetterkarten und Lokalprognosen auf schnellstem Wege den Landwirthen und sonstigen Interessenten zuzuführen. Die Erörterungen hierüber sind vor einigen Tagen auf einer Konferenz in Hamburg erfolgt, die von dem Reichsamte des Innern auf Antrag des deutschen Landwirthschaftsraths zur Berathung der Frage einberufen worden war, in wel-

cher Weise die Wetterbeobachtungen für die deutsche Landwirthschaft am besten nutzbar gemacht werden können. An der Konferenz haben die Direktoren der meteorologischen Zentralstationen im Reiche sowie Kommissare des Reichs — darunter auch der Reichs-Telegraphenverwaltung — und der Bundesstaaten und Vertreter der Landwirthschaft theilgenommen. Ueber das Ergebnifs der Konferenz werden wir demnächst berichten.

53. Das Postwesen in Britisch-Indien im Jahre 1898/99.

Dem Jahresberichte der Postverwaltung von Britisch-Indien für das Betriebsjahr 1898/99 entnehmen wir folgende Angaben von allgemeinerem Interesse, welche darthun, dafs sich das Postwesen dieses bedeutenden Gebiets in erfreulichem Aufschwunge befindet. Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug am Schlusse des Berichtsjahrs 11986 (Zunahme gegen das Vorjahr 244), die Zahl der Briefkasten 22614 (Zunahme 1066), diejenige der Landbriefträger 7642 (Zunahme 54). Von der Gesammtzahl der Postanstalten wurden 6773 durch Privatpersonen (Lehrer u. dgl.) verwaltet. Es entfiel je eine Postanstalt auf 126 Quadratmeilen, ein Briefkasten auf 44 Quadratmeilen.

Das Personal der Postverwaltung betrug 53489 Köpfe, darunter 42 Frauen. Von den letzteren waren 12 als Postmeisterinnen, 1 als Postbotin, die übrigen als Clerks beschäftigt.

Die Zahl der eingegangenen und bestellten Postsendungen überschritt 477 Millionen (Zunahme gegen das Vorjahr 12 Millionen). Auffällig ist die hohe Zahl der eingeschriebenen Packete: 2757259 Stück gegen nur 282977 gewöhnliche. Zu der vorstehenden Zahl von Sendungen kommen noch 11989826 Postanweisungen.

Der Packetverkehr mit dem Ausland in beiden Richtungen belief sich auf 259197 Stück, gegen das Vorjahr eine Zunahme von 12676 Stück oder 5,1 v. H. Mehr als 69 v. H. des gesammten ausländischen Packetverkehrs entfiel auf das Vereinigte Königreich.

Von der Gesammtzahl der eingegangenen Sendungen konnten 99,09 v. H. den Empfängern sogleich behändigt werden, während 0,91 v. H. oder rund 4 Millionen Sendungen den *Dead letter Offices* (10 an der Zahl) zugeführt werden mufsten. Die Zahl der Sendungen, welche endgültig unbestellbar blieben, betrug etwas mehr als 1 Million oder 0,2 v. H. der Gesammtzahl. An Werthgegenständen wurden in den unbestellbaren Sendungen vorgefunden: 1940 Pfd. Sterl., 180 Franken und 420 Dollars. Diese Beträge konnten aber bis auf einen ganz geringen Rest den Eigenthümern zugeführt werden.

Zur Ermittelung der Zahlen über den Verkehrsumfang haben zwei siebentägige Zählungen stattgefunden.

An besonders wichtigen Ereignissen auf dem Gebiete des Postverkehrs mit dem Auslande hebt der Bericht hervor: das Inkrafttreten des Washingtoner Weltpostvertrags, ferner die Ausdehnung des Packetaustausches auf folgende Länder: Rufsland, Guatemala, Nikaragua, Brasilien, Bolivien, Niederländisch-Indien, Nigeria, Neue-Hebriden, Banks-Inseln, Santa-Cruz-Inseln, Cook-Inseln, Samoa, den französischen Sudan und die französischen Kolonien Obock, Neu-Kaledonien und Reunion, sowie endlich den Eingeborenenstaat Selangor. Ein unmittelbarer Post-

packetaustausch wurde eingerichtet mit Frankreich und Deutschland. Diese Neuerungen sowie der direkte Austausch mit Grofsbritannien wurden auch nutzbar gemacht für den Verkehr mit den Ländern, die sich der Vermittelung dieser drei Staaten bedienen. Das bei Weitem wichtigste Ereignifs bezüglich des auswärtigen Postverkehrs aber war die Einführung des einheitlichen Portosatzes von 1 d. für ½ Unze im Verkehre mit dem Vereinigten Königreich und der Mehrzahl der britischen Kolonien.

Eine regelmäfsige Briefbestellung wurde, zunächst versuchsweise, in bestimmten Theilen von Kalkutta und demnächst dauernd für ganz Kalkutta und gewisse Theile von Bombay eingeführt.

Das im Jahre 1897 verabschiedete neue Postgesetz trat mit dem 1. Juli 1898 in Kraft.

Die Postanstalten werden in Britisch-Indien aufser zu den Zwecken des eigentlichen Postdienstes auch in gewissem Umfange zu sonstigen Verrichtungen herangezogen, so namentlich in gewissen Bezirken zur Mitwirkung bei der Erhebung der Salzabgaben. Die Postverwaltung bezog aus diesem Dienstzweig als Vergütung die allerdings nicht erhebliche Summe von 714 Rupien. Der Chininverkauf durch die Postanstalten belief sich im Berichtsjahr auf 2909 Pfund engl. gegen 3107 Pfund im Vorjahre. Der Rückgang ist zum Theile dem Herrschen der Pest, zum anderen Theile der Erhöhung des Chininpreises zuzuschreiben. Die Zahl der Lebensversicherungen, die bis zum Schlusse des Berichtsjahrs durch Vermittelung der Postanstalten abgeschlossen waren, betrug 3834. Einen grofsen Umfang hat die Zahlung von Militärpensionen an Pensionäre der Eingeborenenarmee: 26075 Pensionen im Gesammtbetrage von 1871515 Rupien.

Bei der grofsen Zahl der des Schreibens unkundigen Personen stiefs die Auszahlung der Postanweisungsbeträge oft auf grofse Schwierigkeiten. Es wurde deshalb versuchsweise dazu übergegangen, die Quittungsleistung in einem Theile der Präsidentschaft Madras durch Daumenabdrücke bewirken zu lassen. Das Ergebnifs war ein so ermuthigendes, dafs dieses Verfahren auf den ganzen Postbezirk Madras ausgedehnt werden soll.

Leider fehlte es in dem Berichtsjahr auch nicht an betrübenden Vorkommnissen. Namentlich das Wüthen der Pest bereitete der Postverwaltung grofse Sorge und Schwierigkeiten. 124 Postbeamte fielen der Epidemie zum Opfer. In Bangalore trat durch die Pest eine vorübergehende gänzliche Stockung im Postbetrieb ein.

Die Zahl der Amtsverbrechen betrug 324. Es wurden im Ganzen 37371 Rupien unterschlagen; davon konnten 22319 Rupien aus den Kautionen der Schuldigen gedeckt werden, der Rest mufste auf die Postkasse übernommen werden.

Mit welch grofsen Gefahren die Aufrechterhaltung des Postdienstes in Britisch-Indien mitunter verbunden ist, davon legt die Schilderung der vorgekommenen Raubanfälle und Unglücksfälle beredtes Zeugnifs ab. Strafsenraub wurde in 30 Fällen (gegen 37 im Vorjahr) an den Posten verübt. Davon entfielen auf britisches Gebiet 26 (gegen 27 im Vorjahre), auf das Gebiet der Eingeborenenstaaten 4 (gegen 10 im Vorjahre). Am meisten wurden, wie auch im Vorjahre, betroffen die Bezirke Madras (7 Fälle), Pendschab (7 Fälle) und die nordwestlichen Provinzen (8 Fälle). Hierzu kommen 2 Fälle des versuchten Strafsenraubs auf britischem Gebiet und ein solcher auf dem Gebiete der Eingeborenenstaaten. In 11 Fällen wurden die Postboten verwundet, davon zwei so schwer, dafs sie lange Zeit in den Hospitälern zubringen mufsten. Getödtet wurden bei diesen Räubereien ein Polizeisoldat und ein Postbote, ein anderer Postbote verschwand spurlos. In 11 Fällen erlitt die Postverwaltung

einen Schaden im Gesammtbetrage von 3597 Rupien und zwar 511 Rupien in baaren Kassengeldern, 3086 Rupien in Sendungen mit angegebenem Werthe, für die Ersatz geleistet werden mufste. In 9 Fällen gelang es, die ganze Post, und in 11 Fällen einen Theil zu retten, während in den übrigen 10 Fällen die ganze Post verloren ging. Die Verfolgung der Uebelthäter konnte in 9 Fällen aufgenommen werden; von diesen führten 8 zur Ueberführung der Verbrecher.

Zwei Vorkommnisse, wie sie sich glücklicherweise recht selten ereignen, bestanden darin, dafs Beamte von ihren Nachgeordneten ermordet wurden. In dem einen Falle hatte ein Aufseher mit einem Postboten einen Streit, in dessen Verlauf er mit dem Speere so schwer verwundet wurde, dafs er bald darauf starb. In dem anderen Falle hatte ein Postmeister einen Untergebenen wegen Trunksucht und schlechter Dienstführung zur Anzeige gebracht. Der Angestellte sollte daraufhin entlassen werden. Bevor aber diese Anordnung ausgeführt werden konnte, erstach der Beamte den Postmeister mit seinem Dolche; das gerichtliche Urtheil lautete auf Todesstrafe, die aber im Wege der Revision in lebenslängliche Deportation umgewandelt wurde.

Schlimmer noch als die Bosheit der Menschen spielte die Ungunst der Natur der Postverwaltung mit. Zwei Landbriefträger ertranken bei dem Versuch, angeschwollene Flüsse zu durchwaten. In Kaschmir wurden zwei Postboten durch Lawinen getödtet, zwei andere, ebenfalls durch Lawinen, verletzt, doch blieb in diesen beiden letzten Fällen die Post erhalten. In Bangalore wurden zwei Postbeförderer, während sie sich in Ausübung ihres Dienstes befanden, von Tigern zerrissen, ein anderer wurde durch einen Bären schwer verletzt. In vier Fällen ging die Post dadurch verloren, dafs die Boote, mit welchen die Postbeförderer angeschwollene Ströme überschreiten wollten, untergingen. Der schwerste Schicksalsschlag aber war der Untergang des Dampfers Mekka der British India Steam Navigation Company in Folge Zusammenstofses mit einem anderen Dampfer derselben Gesellschaft während der Beförderung der Post von Kalkutta nach Rangoon. Der Dampfer begrub die gesammte Post mit sich in der Tiefe des Meeres.

Durch Feuer wurden während des Jahres 1898/99 17 Postgebäude vernichtet, ein anderes wurde durch Sturm zerstört In einem Packwagen der East Indian Railway wurde durch den Ausbruch eines Feuers ein Postsack vollständig vernichtet und alle übrigen mehr oder weniger beschädigt.

54. Die französische Postsparkasse im Jahre 1898.

Die französische Postsparkasse hat sich auch im Jahre 1898 in ruhiger Weise weiter entwickelt. Die Zahl der Sparer vermehrte sich um rund 200 000 und betrug am Schlusse des Berichtsjahrs 3 087 621. Einzahlungen fanden 3 010 198 zum Betrage von 361 959 470 Frcs. statt, Rückzahlungen 1 519 486 in Höhe von 352 228 370 Frcs.; der Ueberschufs der Einlagen über die Auszahlungen belief sich danach auf 9 731 100 Frcs. Durch diesen Zuwachs sowie durch die vom Sparkapital aufgekommenen Zinsen von 21 082 587 Frcs. vermehrte sich das Guthaben der Sparer von 844 207 700 Frcs. auf 875 021 387 Frcs. Von dem letzteren Betrage waren angelegt:

1.	in 3proz. unkündbarer Rente	283 779 163	Frcs.,
2.	- 3 - tilgbarer Rente	296 126 949	-
3.	- $3^1/_2$proz. Rente	114 362 269	-
4.	- Schatzbons........................	144 719 931	-
5.	auf Kontokurrent bei der staatlichen Hinterlegungskasse (Caisse des dépôts)	34 385 020	-
	zusammen....	873 373 332	Frcs.

Neben dem Guthaben der Sparer hatte die Postsparkasse ein Vermögen entweder rein persönlicher Art oder in Form des Dotationsfonds von 15 288 707 Frcs., so dafs der Gesammtbetrag aller Werthe der Kasse sich auf 890 310 094 Frcs. belief. Diese Werthe ergaben im Berichtsjahr ein Erträgnifs von 28 118 111 Frcs.; es verblieb daher nach der oben angegebenen Zinsengutschrift für die Sparer von 21 082 587 Frcs. ein Ertrag von 7 035 524 Frcs. und nach Bestreitung der Verwaltungskosten in Höhe von 3 579 215 Frcs. ein Reinertrag von 3 456 309 Frcs. Dieser Reinertrag übertraf den des voraufgegangenen Jahres um 411 427 Frcs. Der erzielte Ueberschufs flofs nach Abzug eines auf die Erweiterung des Postsparkassen-Grundstücks verwendeten Betrags von 121 460 Frcs. dem Dotationsfonds zu, der dadurch die oben angegebene Höhe von 15 288 707 Frcs. erreichte. Von den Verwaltungskosten der Sparkasse entfielen 3 090 197 Frcs. auf Ausgaben für das Personal, 454 575 Frcs. auf Ausgaben für das Material und 34 443 Frcs. auf sonstige Ausgaben. Das Grundstück der Postsparkasse mit seinen Erweiterungen steht bei dem Dotationsfonds mit 1 550 995 Frcs. zu Buche.

Aus den statistischen Ergebnissen der einzelnen Verwaltungszweige ist Folgendes hervorzuheben:

Die Zahl der Einlagen setzte sich aus 451 716 ersten Einlagen auf neue Bücher und aus 2 558 182 Einlagen auf bereits vorhandene Bücher zusammen. Die ersten Einlagen haben sich seit Anfang der 90er Jahre ungefähr auf gleicher Höhe gehalten, während die Zahl der weiteren Einlagen auf bereits vorhandene Bücher von Jahr zu Jahr gestiegen ist. Der Durchschnittsbetrag beider Arten von Einlagen hat sich, verglichen mit dem voraufgegangenen Jahre, etwas ermäfsigt; er ist bei den ersten Einlagen von 249 auf 235 Frcs., bei den weiteren Einlagen von 102 auf 100 zurückgegangen. Die Zahl der Rückzahlungen zerfiel in 1 259 799 Theilzahlungen und in 253 981 völlige Auszahlungen. Hierbei sind die Theilzahlungen stetig an Zahl gewachsen, während sich die Zahl der völligen Auszahlungen in den letzten Jahren ungefähr auf gleicher Höhe gehalten hat. Der Durchschnittsbetrag der Rückzahlungen hat sich seit 1893 von 294 Frcs. auf 229 Frcs. ermäfsigt. Es ist hieran die Wirkung der Herabsetzung des Meistguthabens für das einzelne Sparbuch erkennbar. Die Erfahrung hat gezeigt, dafs viele Personen, die ihr Guthaben völlig zurückziehen, kurze Zeit darauf die Ausstellung neuer Sparbücher beantragen. Es wird für diese Fälle den Sparern allgemein empfohlen, auf dem älteren Buche wenigstens 1 Fr. an Guthaben stehen zu lassen, um die Umständlichkeiten und Zeitverluste, die mit der Ausstellung eines neuen Buches nothwendigerweise verknüpft sind, zu vermeiden. Für Rechnung der Sparer wurden in 4845 Fällen für 5 502 285 Frcs. Staatspapiere angekauft; darunter befanden sich 861 Ankäufe von Amtswegen für solche Sparer, bei denen das Guthaben den gesetzlichen Meistbetrag überstieg.

Neueinrichtungen sind bei der französischen Postsparkasse im Jahre 1898 nicht getroffen worden. Die vorhandenen besonderen Einrichtungen haben sich im allgemeinen weiterer reger

Benutzung erfreut. An in Paris zulässigen Auszahlungen auf Sicht wurden 116 988 mit 18 248 554 Frcs. bewirkt, 38 215 Rückzahlungen wurden mittelst Rohrpost durch die sogenannten cartes-télégrammes bewerkstelligt, 751 Rückzahlungen erfolgten im Wege des Postanweisungsverfahrens und 24 589 Auszahlungen fanden auf telegraphischen Antrag und telegraphische Ermächtigung hin statt. Von den Privatsparkassen wurde auf die Postsparkasse durch 5871 Amtshandlungen der Betrag von 2 221 735 Frcs. übertragen, mittelst Sparkarten wurden 79 607 Einzahlungen geleistet.

Im internationalen Verkehre mit Belgien wurden 101 Uebertragungen mit 46 020 Frcs. und 1253 Auszahlungen mit 469 091 Frcs. abgewickelt.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Norddeutscher Lloyd. Das Ergebnifs des Geschäftsjahrs 1899 ist im Ganzen befriedigend, hauptsächlich in Folge des vermehrten Personenverkehrs auf allen Linien; es ist um so erfreulicher, als es aus dem regelmäfsigen Verkehr entstanden und nicht auf aufserordentliche Einnahmen zurückzuführen ist, wie dies im Vorjahre der Fall war, das erhebliche Ueberschüsse durch günstigen Verkauf von Dampfern und Ausführung der spanischen Truppentransporte gebracht hatte. Die vermehrten Fahrten auf der Reichs-Postdampferlinie nach Ostasien, die am 4. Oktober begannen, haben zu dem Ergebnisse des vorliegenden Abschlusses noch nicht beigetragen, da die betreffenden Reisen erst im laufenden Jahre zur Verrechnung gelangen. Die an die Verdoppelung dieser Fahrten geknüpften Erwartungen auf eine weitere Hebung des Verkehrs haben sich durchaus erfüllt, so weit der Reiseverkehr in Frage kommt, dagegen haben die allerdings sehr erheblich vermehrten Laderäume noch nicht immer gefüllt werden können. Zu dem bezeichneten Zeitpunkte trat auch eine wesentliche Aenderung in dem Dienste der ostasiatischen Linie ein, indem mit Bewilligung der Reichsregierung die Zweiglinie Hongkong-Yokohama einging und dagegen nunmehr die Dampfer der Hauptlinie von Shanghai über Nagasaki und Hiogo nach Yokohama weitergeführt werden, von wo sie auf demselben Wege zurückkehren, aufserdem aber die Fahrten nicht mehr ausschliefslich von Bremerhaven, sondern abwechselnd von diesem Hafen und von Hamburg ausgehen.

Im Anschlufs an die ostasiatischen Reichs-Postdampferfahrten wurden verschiedene Zweiglinien eingerichtet, nämlich von Penang nach der Ostküste Sumatras mit dem neu erbauten Dampfer »Deli«, von Singapore nach Bangkok und Nord-Borneo sowie gleichfalls nach der Ostküste Sumatras, von Hongkong nach Bangkok und Swatow, von Swatow nach Chinkiang und Hankow; letztere vier Linien werden mit den Dampfern betrieben, die von der Scottish Oriental St. Sh. Company und der East India Ocean St. Sh. Company angekauft worden sind (vgl. S. 200). Zur Beaufsichtigung dieses umfassenden Zweig-Dampferdienstes hat der Norddeutsche Lloyd in Hongkong eine Betriebs- und Maschinen-Inspektion eingerichtet. Eine Anschlufslinie zwischen Penang und Rangoon ist auf Anregung des Lloyd von der British India St. Sh. Company eingerichtet, und die Koninglijke Paketvaart Maatschappij hat ihre vierzehntägigen Fahrten zwischen Batavia und Singapore, die bisher in letzterem Hafen an die ostasiatische Postdampferlinie der Peninsular and Oriental St. Nav.

Company anschlossen, in der Weise verlegt, dafs sie nunmehr Anschlufs an die deutschen Reichs-Postdampfer haben. Von Shanghai werden Reisende, Post und Frachten nach Kiautschou, Tschifu und Tientsin durch die seitens der Reichsverwaltung unterstützten Dampfer der Firma M. Jebsen in Apenrade weiterbefördert. Der Zweigdampferdienst wird sich also von Penang, Sumatra und Rangoon im Süden bis zu den nördlichen Häfen Chinas erstrecken, so dafs in Zukunft alle wichtigeren Häfen des hinterindischen und chinesischen Meeres in den Verkehr des Norddeutschen Lloyd einbezogen sind. Eine fernere Erweiterung erhält er durch die Dampferlinie, die vom Norddeutschen Lloyd im Vereine mit den Firmen Melchers & Co. in Shanghai und Rickmers in Bremen auf dem Yangtsekiang zwischen Shanghai, Hankow und Ichang eingerichtet wird.

Auch auf der australischen Reichs-Postdampferlinie war das Ergebnifs befriedigend. Der steigende Verkehr macht eine Vermehrung der Fahrten erforderlich, es ist daher beabsichtigt, den vierwöchentlichen Dienst noch im Laufe dieses Jahres zu einem dreiwöchentlichen umzugestalten.

Die Erwerbung der Karolinen- und Marianen-Inseln seitens des Deutschen Reichs veranlafste den Lloyd, der Reichsregierung Vorschläge wegen Einbeziehung dieser Inseln in den Dienst der Reichs-Postdampfer unter gleichzeitiger Abänderung der Zweiglinie Singapore–Deutsch-Neu-Guinea zu unterbreiten. Zu diesem Zwecke würde letztere Linie bis Sydney ausgedehnt werden, gleichzeitig aber ein zweiter Dampfer zwischen Hongkong und Sydney verkehren, der aufser Neu-Guinea auch Saipan (Marianen) und Ponape (Karolinen) anzulaufen hätte. Beide Linien sollen in Zwischenräumen von 12 Wochen befahren werden, in Singapore und Hongkong Anschlufs an die ostasiatische, in Sydney an die australische Reichs-Postdampferlinie haben, so dafs die genannten Gebiete alle 3 Wochen eine Verbindung erhalten. Falls die Vorschläge, wie zu hoffen ist, angenommen werden, würden die neuen Einrichtungen noch im Laufe dieses Jahres getroffen werden.

Die Fahrten nach Nordamerika zeigten eine Zunahme des Passagierverkehrs, im Frachtgeschäfte dagegen einen nicht unerheblichen Einnahmeausfall. In Folge befriedigender Ergebnisse der Fahrten nach Galveston wurde mit diesem für den Baumwollhandel Bremens wichtigsten Hafen ein regelmäfsiger vierzehntägiger Dienst eingerichtet. Von den südamerikanischen Fahrten ergaben namentlich diejenigen nach den Laplatastaaten befriedigende Frachteinnahmen, es wird daher auf ihre baldige Vermehrung Bedacht genommen werden.

Ein Vergleich des Personenverkehrs auf den transozeanischen Reisen mit dem Vorjahr ergiebt folgende Ziffern:

	1898		1899	
	ausgehend	einkommend	ausgehend	einkommend
nach und von New York auf der Linie von Bremen	47 713	27 086	70 898	30 949
nach und von New York auf der Linie von Genua	23 526	15 943	23 892	13 726
nach und von Baltimore und Galveston	12 612	2 782	22 018	2 543
- - - Südamerika	7 274	2 538	8 147	2 437
- - - Ostasien	8 004	4 769	7 433	4 841
- - - Australien	5 204	4 512	5 322	5 020
	104 333	57 630	137 710	59 516
	161 963		197 226.	

Die Abnahme im Personenverkehr auf der ostasiatischen Linie erklärt sich dadurch, dafs die Beförderung farbiger Deckpassagiere in Rücksicht auf die Kajütpassagiere erheblich eingeschränkt wurde.

Seit seiner Gründung bis zum 31. Dezember 1899 hat der Norddeutsche Lloyd auf transozeanischen Reisen 3 906 696 Passagiere befördert.

An Ladung wurden 1899 2 308 404 cbm befördert gegen 1 983 482 cbm im Vorjahre. Die Dampfer durchliefen auf ihren Reisen 3 545 000 Seemeilen, gleich etwa 160 mal dem Umfange der Erde.

Da der Nachwuchs an geeigneten Schiffsoffizieren bei dem schnellen Wachsthume der Flotte nicht genügte, so wurde die Einstellung eines Kadetten-Schulschiffs beschlossen. Das Schiff ist zur Aufnahme von etwa 100 Kadetten eingerichtet, die in einem dreijährigen Kursus an Bord des Schulschiffs und einem weiteren einjährigen Kursus an Bord der Lloyddampfer so weit vorgebildet werden, dafs sich daran unmittelbar der Besuch der Seefahrtschule für die Vorbereitung zum Steuermann anschliefsen kann; das Schulschiff erhält neben der erforderlichen Besatzung an Offizieren und Mannschaften eine angemessene Anzahl von Navigationslehrern. Das Schiff hat Mitte April mit 40 Kadetten seine erste Reise über Philadelphia nach Japan angetreten, um von dort über San Francisco nach Bremen zurückzukehren.

Um den Lloyddampfern die Möglichkeit zu geben, auf See unter einander und mit Stationen drahtloser Telegraphie an der Küste in Verbindung zu treten, wurde die Einführung drahtloser Telegraphie auf den grofsen Passagierdampfern beschlossen und zunächst der »Kaiser Wilhelm der Grofse« damit ausgestattet. Gleichzeitig wurden mit Genehmigung der Königlich Preufsischen Regierung auf dem Feuerschiffe »Borkum« und der Insel Borkum Apparate für drahtlose Telegraphie aufgestellt, so dafs die das Feuerschiff passirenden Dampfer sich von dort aus melden lassen können.

Der im vorjährigen Berichte gemeldete Verkauf des Dampfers »Werra« ist rückgängig gemacht worden. Dagegen wurde »Hohenzollern« verkauft. Der Flotte traten an neuen Dampfern hinzu »König Albert« für die ostasiatische Reichs-Postdampferlinie, »Kaiserin Maria Theresia« für die Schnelldampferlinie nach New York, »Rhein« für die Linie Bremen–New York, »Köln«, »Frankfurt« und »Hannover« für die Linien nach Baltimore und Galveston und »Deli« für die Anschlufslinie Penang–Sumatra. Im Baue befinden sich noch »Prinzefs Irene«, »Grofser Kurfürst«, »Main«, »Strafsburg« und »Würzburg«. Der Dampfer »Kaiser Friedrich« wurde an die Bauwerft (Schichau in Elbing) zurückgegeben und dafür ein neuer Schnelldampfer bei dem »Vulcan« in Stettin bestellt; dieser Werft wurde noch ein weiterer Schnelldampfer für die Linie Bremen–New York in Auftrag gegeben, der mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers den Namen »Kaiser Wilhelm II.« erhalten wird. Ferner wurden noch Neubauten bestellt, welche die Namen »Neckar«, »Freiburg«, »Cassel« und »Marburg« erhalten sollen, aufserdem zehn kleinere Dampfer für die indisch-chinesische Küstenfahrt. Angekauft wurden die Dampfer »Elisabeth Rickmers«, »Maria Rickmers«, und »Ellen Rickmers« von der Rhederei Rickmers, die jetzt den Namen »Norderney«, »Helgoland« und »Borkum« führen.

Der im Jahre 1899 erzielte Ueberschufs beträgt 20 400 754 Mark 55 Pf., hierzu der Vortrag aus 1898 mit 9859 Mark 35 Pf., ergiebt 20 410 613 Mark 90 Pf. Davon wurden verwendet: 1 338 133 Mark 35 Pf. zur Ueberweisung an den Versicherungsfonds, zu Anleihezinsen 1 270 500 Mark, auf allgemeine Geschäftsunkosten 974 207 Mark 65 Pf., zur Einkommensteuer 183 333 Mark 70 Pf., zu Zahlungen an Berufsgenossenschaften 124 285 Mark 15 Pf., zu Beiträgen zur Invaliditäts-

und Altersversicherung 49 164 Mark 85 Pf., zu Abschreibungen 7 869 206 Mark 95 Pf., so dafs ein Gewinn von 8 601 782 Mark 25 Pf. verbleibt. Darüber ist verfügt worden, wie folgt: Ueberweisung an den Reservefonds 429 596 Mark 15 Pf. und an den Erneuerungsfonds 1 881 785 Mark 25 Pf., Tantième an den Aufsichtsrath 179 072 Mark 50 Pf., $7^1/_2$ v. H. Dividende an die Aktionäre 6 000 000 Mark und Vortrag auf 1900 111 328 Mark 35 Pf.

Kleinbahnen. Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preufsen durch die Provinzialverbände. In jüngster Zeit haben die Landtage von zwei Provinzen die Frage, in welchen Fällen und bis zu welcher Höhe eine Betheiligung der Provinz an dem Baue von Kleinbahnen stattfinden soll, grundsätzlich geregelt.

Nach dem Regulativ, das der Provinziallandtag von Schleswig-Holstein Ende Februar beschlossen hat, entscheidet über die Frage der Betheiligung der Provinziallandtag, nach Prüfung und Begutachtung der von den Kommunalverbänden zu stellenden Anträge durch den Provinzial-Ausschufs. Voraussetzung der Betheiligung ist ein im Interesse der Aufschliefsung des Landes anzuerkennendes Verkehrsbedürfnifs. Die Betheiligung der Provinz geschieht durch Gewährung eines Darlehens an die Kommunalverbände in Höhe von einem Viertel des vom Provinzial-Ausschusse festzustellenden Kostenanschlags mit Ausschlufs der von den Kommunalverbänden allein zu tragenden Grunderwerbskosten. Das Darlehen ist jedoch nur bis zur Hälfte an die Provinz zurückzuzahlen. Solange die Tilgung noch nicht vollendet ist, wird die Provinz, falls das Unternehmen Ueberschüsse liefert, am Gewinne betheiligt. Will der Kommunalverband den Bau oder den Betrieb der Bahn einem Unternehmer überlassen, so bedürfen die Verträge mit diesem der Zustimmung des Provinzial-Ausschusses. Die Tarife der Kleinbahn unterliegen in jedem Falle der Genehmigung des Provinzial-Ausschusses.

Der hannoversche Provinziallandtag hat in seiner Februartagung zunächst den Provinzial-Ausschufs ermächtigt, für die obere Leitung der technischen Arbeiten, die der Provinz durch den Bau und den Betrieb von Kleinbahnen erwachsen, einen Techniker mit berathender Stimme als oberen Beamten bei dem Landesdirektorium einzustellen. Bauunternehmern von Kleinbahnen (Kreisen, Gemeinden, Privatpersonen, Gesellschaften) kann, sobald sie die staatliche Genehmigung erlangt haben, von der Provinzial-Verwaltung ein Darlehen bis zur Höhe von $^2/_3$ des gesammten Bau- und Betriebskapitals bewilligt werden. Das Baukapital wird unkündbar, jedoch gegen Amortisation und gegen eine Verzinsung gegeben, die um $^1/_2$ v. H. hinter demjenigen Zinsfufse zurückbleibt, den die Provinz selbst für das von ihr im Wege der Anleihe zu beschaffende Darlehen zu entrichten hat. Die Tilgung hat mindestens in demselben Umfange zu erfolgen, in dem die Provinz die zur Gewährung des Darlehens aufzunehmende Anleihe zu tilgen hat. Bei einem etwaigen Reinüberschusse des Unternehmens werden der von der Provinz dem Unternehmer gewährte, um $^1/_2$ v. H. ermäfsigte Zinsfufs und unter gewissen Umständen auch die Tilgungsbeträge entsprechend erhöht. Der Unternehmer hat angemessene Fonds zur Bestreitung der Kosten für die künftige Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel nach Mafsgabe der vom Provinzial-Ausschusse mit ihm für jeden einzelnen Fall zu vereinbarenden Bestimmungen anzusammeln. Die Provinzial-Verwaltung kann sich

die Zustimmung zu der Art der Bauausführung und zu der Einrichtung des Betriebs, soweit durch diese das öffentliche Verkehrsinteresse und die Rentabilität des Unternehmens beeinflufst werden, vorbehalten. Den Unternehmern darf aufser den genannten zwei Dritteln der Kosten gegen ausreichende Sicherheit sogar der Rest des Bau- und Betriebskapitals unkündbar als Amortisationsdarlehen, jedoch nur zu demjenigen Zinsfufse gewährt werden, den der Provinzialverband selbst für dieses im Wege der Anleihe zu beschaffende Darlehen zu zahlen hat.

Kabel. Kabel Le Havre–Beachy–Head. Die Anglo-American Telegraph Company hat unterm 30. November 1899 von der französischen Regierung die Genehmigung erhalten, an Stelle des Kabels Brignogan–Salcombe ein Kabel zwischen Le Havre und Beachy–Head zu legen und von dem Kabellandungspunkt an der französischen Küste eine Landlinie nach der Telegraphenanstalt der Gesellschaft in Le Havre herzustellen. Die hauptsächlichsten Bestimmungen der Konzession sind folgende:

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Kabellandungspunkt binnen drei Monaten nach geschehener Aufforderung zu verlegen, sofern die Regierung dies im öffentlichen oder im Interesse der Schiffahrt für nöthig hält. Durch die Konzession wird kein Vorrecht der Gesellschaft geschaffen; der Regierung bleibt daher die Befugnifs, ähnliche Konzessionen auch an andere Gesellschaften zu ertheilen. Die Gesellschaft darf ihre Rechte nur mit Genehmigung der Regierung an Dritte übertragen. Die Konzession läuft am 31. Dezember 1908 ab; sie kann aber auch schon früher widerrufen werden, wenn die Gesellschaft die Konzessionsbedingungen nicht erfüllt oder wenn das Kabel ein ganzes Jahr unterbrochen gewesen ist. Die von Beamten der französischen Regierung ausgehenden Staatstelegramme geniefsen auf den transatlantischen Kabeln der Gesellschaft eine Gebührenermäfsigung von mindestens 50 v. H. Sollte einer anderen Regierung innerhalb der Gültigkeitsdauer der Konzession eine noch weitergehende Ermäfsigung zugebilligt werden, so ist diese auch der französischen Regierung zuzugestehen. Das Kabel Le Havre—Beachy–Head dient ausschliefslich dem Verkehre mit Amerika über die Kabel der Gesellschaft. Die Annahme und die Bestellung der Telegramme in Frankreich geschieht lediglich durch die Staatsverwaltung der Posten und Telegraphen, der auch die Kontrole über die konzessionirte Linie zusteht und deren Beauftragte daher das Recht haben, die Räume der Gesellschaft zu betreten. Der Vorsteher und die Beamten der Gesellschaft in Le Havre müssen innerhalb einer von der Telegraphenverwaltung zu stellenden Frist durch Personen französischer Nationalität ersetzt werden, Ausnahmen bedürfen der Genehmigung. Abgesehen von dem im §. 8 des Internationalen Telegraphenvertrags vorgesehenen Falle kann die Regierung, wenn sie es in Folge besonderer Ereignisse für nöthig hält, das Kabel vorübergehend durch ihre Beamten betreiben lassen. Die Gesellschaft verzichtet ohne Entschädigung auf die ihr unterm 20. Juli 1869 zugestandene Benutzung einer Leitung zwischen Le Havre und Brest. Die Station der Gesellschaft in Brest ist nach Inbetriebnahme des Kabels Le Havre–Beachy–Head aufzuheben; ferner mufs binnen sechs Monaten nach diesem Zeitpunkte das Kabel Brignogan–Salcombe von dem französischen Gebiet entfernt werden.

Die Entwickelung des Klopferbetriebs in der Reichs-Telegraphenverwaltung hat im letzten Jahre erhebliche Fortschritte gemacht. Während nach unseren Mittheilungen im Jahrgange 1899, Seite 433, Ende 1898 von 525 für den grofsen inländischen Verkehr bestimmten Arbeitsstromleitungen (Leitungen II. Klasse) 144 mit Hughesapparaten, 101 mit Morseschreibern und 280 mit Klopfern betrieben wurden, ist die Zahl der Leitungen II. Klasse mit Klopferbetrieb jetzt auf 344 gestiegen, die Zahl der Morseleitungen dieser Klasse aber auf 78 herabgesunken. Die Zahl der Hughesleitungen ist unverändert geblieben. Für neue gröfsere Inlandsleitungen ist, sofern sie nicht mit Hughesapparaten betrieben werden, von vornherein der Klopferbetrieb vorgesehen. Aufser den 344 Leitungen II. Klasse wird noch in 9 Leitungen I. Klasse im Verkehre mit Bayern und Württemberg und in 35 Stadtleitungen (in Dresden, Breslau und Cöln) mit Klopfern gearbeitet. Die Gesammtzahl der Anstalten, bei welchen Klopfer verwendet werden, beträgt zur Zeit 250; die Zahl der im Betriebe befindlichen Klopferapparate 1400. In Folge der Anordnung, dafs alle Dienstanfänger, mit Ausnahme der Postanwärter, bei ihrer Ausbildung im technischen Telegraphendienste sich zunächst mit der Bedienung des Klopfers vertraut machen müssen, sowie dank der Fürsorge, die seitens der Bezirksbehörden der Förderung des Klopferbetriebs gewidmet wird, stehen der Verwaltung gegenwärtig schon etwa 7000 Klopferbeamte zur Verfügung. Es wird daher keine Schwierigkeiten bieten, auch bei denjenigen Anstalten, welche jetzt noch mit Morseschreibern in den anderweit mit Klopfern betriebenen Leitungen arbeiten, alsbald den Klopfer einzuführen.

Von den Apparaten des Klopfersystems hat die Taste insofern eine Aenderung erfahren, als sie jetzt, um der hier und da wahrgenommenen Verbiegung des Tastenhebels zu begegnen, mehr der Form der gewöhnlichen Morsetaste angepafst wird. Auch sind bei den neuen Klopfertasten die seitliche Stromschlufsfeder und der Hülfshebel in Wegfall gekommen. Diese beiden für den etwaigen Betrieb mit amerikanischem Ruhestrome vorgesehenen Theile können unter Umständen leicht nachträglich beschafft und angebracht werden.

Aenderung in der Verwaltung des dänischen Post- und Telegraphenwesens. In Dänemark sind Post und Telegraphie nicht vereinigt; vielmehr ist Oberbehörde

- für das Postwesen: die Generaldirektion für das Königlich dänische Post- und Beförderungswesen;
- für das Telegraphen- und Fernsprechwesen: die Königlich dänische Telegraphen-Direktion.

Beide Verwaltungszweige waren bisher dem Mininisterium des Innern unterstellt. Nachdem von diesem durch Königliche Verordnung vom 27. April das »Ministerium für öffentliche Arbeiten« abgezweigt worden ist, sind auch Post und Telegraphie diesem neuen Ministerium zugetheilt worden. Zum Ressort des neu gebildeten Ministeriums gehören ferner das Wege-, Eisenbahn-, Kanal- und Wasserbauwesen.

Bemerkt sei noch, dafs in Dänemark ein Ministerium für öffentliche Arbeiten mit einem Geschäftskreise, der dem des jetzt geschaffenen gleichartigen Ministeriums entspricht, schon September 1894 gebildet worden war; jedoch war dieses im Mai 1896 wieder aufgehoben und wieder mit dem Ministerium des Innern vereinigt worden.

Neuerungen im belgischen Eisenbahnwesen. Im belgischen Staatshaushalte für 1900 sind nach der »Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw.« 135 Millionen Francs an aufserordentlichen Ausgaben zur Verbesserung der Verkehrseinrichtungen vorgesehen. Neben dem Baue eines Zentralbahnhofs in Brüssel sollen eine neue Eisenbahnlinie zwischen Brüssel und Gent und eine elektrische Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen hergestellt werden. Die letztere Anlage stellt sich als erste bedeutsame Staffel einer neuen Epoche im belgischen Bahnbaue dar. Um der Ueberfüllung der Verkehrslinien, die sich aus dem Aufblühen von Handel und Verkehr ergiebt, abzuhelfen, sollen nämlich, so heifst es in den Erläuterungen zu dem den Kammern vorgelegten Gesetzentwurfe, Parallellinien angelegt werden, die hauptsächlich dem Schnellzugsverkehre für Personen dienen, während den alten Linien der lokale Personenverkehr und der Güterverkehr vorbehalten bleiben. Dieses Programm will die Regierung energisch durchführen und beantragt zunächst die Ertheilung einer Konzession für eine unmittelbare Bahnverbindung Brüssel–Antwerpen. Da die Bahn so angelegt wird, dafs sie keine Störungen von aufsen her erfährt — sie erhält keine Zwischenstationen —, so können die Züge mit grofser Schnelligkeit fahren und rasch auf einander folgen. Angenommen ist eine Schnelligkeit von 100 km in der Stunde, so dafs die Strecke Brüssel–Antwerpen in 25 Minuten zurückgelegt wird, bei Abfahrten in Zwischenräumen von 5 Minuten (wenigstens während der meisten Tagesstunden). Die Bedingungen der Konzession setzen wegen der zu erwartenden Verkehrsabnahme auf der Staatsbahn fest, dafs dafür dem Staate eine jährliche Entschädigung, entsprechend der Abnahme, zu zahlen und dafs der Gewinn aus der elektrischen Bahn je zur Hälfte zwischen Staat und Konzessionar zu theilen ist. Nach Ablauf der Konzession in 60 Jahren fällt die Bahn, mit Einschlufs ihres ganzen Materials, ohne Entschädigung an den Staat, ohne dafs dieser für die erste Einrichtung, deren Kosten auf 40 Millionen Francs geschätzt werden, etwas beizusteuern hat. Es ist ihm jedoch das Recht des Ankaufs der Linie schon nach 10 Jahren vorbehalten.

Förderung gemeinnütziger Zwecke durch die Versicherungsanstalten. Bei Berathung des §. 129 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes im Jahre 1889 wurde im Reichstage die Ansicht ausgesprochen und gebilligt, man müsse den Paragraphen so fassen, dafs er den Versicherungsgesellschaften die Möglichkeit gewähre, ihre Gelder auch für Bauten zu Arbeiterwohnungen anzulegen. Durch diese Anregung wurde die Anlage der Versicherungskapitalien auf soziale Bahnen gewiesen. Im Laufe der Jahre sind denn auch grofse Summen zum Baue von Häusern mit kleinen Wohnungen zur Verfügung gestellt worden; im Weiteren hat eine ganze Reihe anderer gemeinnütziger Unternehmungen erheblichen Nutzen aus dieser Gesetzesbestimmung gezogen.

Bis zum 31. Dezember 1899 hatten die 31 in Betracht kommenden Anstalten nach dem neusten Geschäftsberichte des Reichs-Versicherungsamts im Ganzen nicht weniger als 133 729 565 Mark für gemeinnützige Zwecke ausgeliehen, davon 11,5 Millionen Mark sogar unter Ueberschreitung der Mündelsicherheit. Das Jahr 1899 weist allein derartige Kreditgewährungen von 48 836 949 Mark auf. Es wurden bisher insgesammt verausgabt für den Bau von Arbeiterwohnungen 52 036 115 Mark, zur Befriedigung des landwirth-

schaftlichen Kreditbedürfnisses (Hypotheken, Kleinbahnen, Land- und Wegeverbesserungen, Hebung der Viehzucht u. s. w.) 45 271 688 Mark, für den Bau von Kranken- und Genesungshäusern, Volksheilstätten, Herbergen zur Heimath, Arbeiterkolonien, Volksbädern, Blindenheimen, Kleinkinderschulen, Schlachthäusern, für Wasserleitungen, Kanalisationsanlagen, für Spar- und Konsumvereine u. dgl. 36 421 762 Mark. Mit nur einer Ausnahme hat jede der Versicherungsanstalten für dergleichen Zwecke Mittel flüssig gemacht. Der Zinsfufs schwankt im Allgemeinen zwischen 3 und $3^3/_4$ v. H., doch kommen bei nicht mündelsicheren Anlagen mitunter 4 und bei kleinen Beträgen auch $4^1/_2$ v. H. vor. Eine Anstalt gewährt für Arbeiterwohnungen Geld zu $2^1/_2$ v. H.; für Heilstätten erscheinen zum Theil noch niedrigere Sätze bis herab zu $1^1/_2$ v. H. und sogar zinslose Darlehen.

Ueber eine Fernsprechlinie in Abessinien berichten nach der Londoner Zeitschrift »Electrician« die »Bayerischen Verkehrsblätter«. Danach besteht zwischen Samare, der Hauptstadt des Negus Menelik, und Harrar, dem zweiten Hauptorte des Reichs eine etwa 450 km lange Fernsprechlinie. Die Zwischenstationen der Linie sind durchschnittlich 2 Tagesmärsche von einander entfernt; sie sind in armseligen, strohgedeckten Hütten untergebracht, die durch hohe, palissadenartige Umzäunungen geschützt sind. Die schmutzige morgenländische Hütte mit ihrem abessinischen Wärter bildet einen merkwürdigen Gegensatz zu dem modernen Fernsprechgehäuse. Die Linie soll bezüglich ihres Zustandes viel zu wünschen übrig lassen. Dr. Köttlitz, der unlängst eine Expedition vom Somalilande nach dem blauen Nil begleitete, hatte Gelegenheit, die Fernsprecheinrichtung zu benutzen. Auf einer der Zwischenstationen, etwa auf dem halben Wege zur Hauptstadt, erfuhr er, dafs Menelik mit seiner Armee die Hauptstadt verlassen habe, um die Unterwerfung Ras Mangaschas entgegen zu nehmen. Er versuchte darauf, diese Nachricht durch den Fernsprecher an Kapitän Harrington, den britischen Residenten in Adis Abeba, zu übermitteln, doch glückte ihm dies erst nach grofsen Schwierigkeiten und nachdem die Mittheilung auf einer zwischenliegenden Station aufgenommen und weitergegeben war.

III. LITERATUR.

Weltausstellung in Paris 1900. Amtlicher Katalog der Ausstellung des Deutschen Reichs. Mit Buchschmuck von Bernhard Pankok. Hergestellt in der Reichsdruckerei. Selbstverlag des Reichskommissariats. Kommissionsverlag von J. A. Stargardt in Berlin.

In einem stattlichen Bande von 520 Seiten, mehrfarbig gedruckt und in allen seinen Theilen künstlerisch ausgestaltet, liegt der amtliche Katalog der Ausstellung des Deutschen Reichs vor uns. Pünktlich, zum Eröffnungstage der Weltausstellung ist er fertiggestellt worden: eine Leistung, die bei der Fülle und Mannigfaltigkeit des zu bearbeitenden Stoffes um so mehr

zu würdigen ist, als der Katalog nicht nur einen Führer durch die Ausstellung, sondern auch ein buchtechnisches Kunstwerk ersten Ranges und ein für alle Zeiten werthvolles Quellen- und Nachschlagewerk darstellt.

Eine umfassende allgemeine Rundschau über das Deutsche Reich und seine Bewohner am Ende des XIX. Jahrhunderts leitet das Werk ein. Die weitere Anordnung ist so getroffen, dafs bei jeder einzelnen Gruppe dem Verzeichnisse der Aussteller eine kurzgefafste, übersichtliche Abhandlung über die betreffenden Gewerbe und Künste vorangeschickt ist. Was in Paris räumlich getrennt ist, das schliefst sich hier zu einem eindrucksvollen Ganzen zusammen: das deutsche Haus mit der von Seiner Majestät dem Kaiser hochherzig hergeliehenen kostbaren Sammlung von Kunstwerken aus Friedrichs des Grofsen Zeit, mit dem Buchgewerbe, der Wohlfahrtspflege und dem Weinbaue, die deutsche Kunst im Kunstgebäude, die Hallen des Marsfeldes mit den Maschinen und den stolzen Werken der übrigen Technik, das Seewesen in seinem Pavillon, die Landwirthschaft, der Gartenbau, der Bergbau, das Kunstgewerbe auf der Esplanade des Invalides, der Wagenbau und das Verkehrswesen im Parke von Vincennes u. s. w. Ein fein ausgeführter Plan des ganzen Ausstellungsfeldes und ein weiterer von Vincennes sind dem Werke eingefügt.

Die Ausstattung des Bandes im Innern und Aeufsern wird zweifellos weithin Aufmerksamkeit erregen. Fachmännische Kreise zollen schon jetzt den Leistungen der betheiligten Institute und Künstler hohes Lob. Der Direktor der Bibliothek des Kunstgewerbemuseums, Dr. Peter Jessen, nennt in einer Besprechung im »Börsenblatt für den deutschen Buchhandel« den Katalog »ein der deutschen Buchkunst an mafsgebender, weithin sichtbarer Stelle geschaffenes Denkmal«. Die Reichsdruckerei ist nicht davor zurückgeschreckt, trotz der Schnelligkeit, mit welcher der Katalog hat gedruckt werden müssen, den Letternsatz in zwei Farben, schwarz und roth, durchzuführen und dazu den Buchschmuck in mannigfachen weiteren, wechselnden Farben einzufügen, so dafs schon koloristisch ein Bild von seltener Kraft und Lebendigkeit entstanden ist. Sie hat sich hierbei der kundigen Hand des durch buchgewerbliche künstlerische Leistungen bekannten Münchener Künstlers Bernhard Pankok bedient. Farbige Kopfleisten und Titelblätter für alle Hauptgruppen und Abschnitte, lebhafte Vorsatzpapiere, der Einband ein goldtoniges, weiches Kunstleinen mit frischer rother Schrift und zart gestimmtem Ornament, der Schnitt in der Farbe des Aufdrucks — dies alles wirkt zusammen, das Werk zu einem aus einheitlichem Gusse geschaffenen und zu einer festlichen Harmonie zusammenklingenden Kunstgebilde zu stempeln.

Die Schrift des Katalogs ist in der Reichsdruckerei nach Entwürfen des Kaiserlichen Graveurs Georg Schiller hergestellt. Sie lehnt sich an Typen von rundlichem Schnitte an, die bei den deutschen Druckern der gothischen Epoche für verschiedene Sprachen üblich waren. Daher konnte diese eigenthümliche deutsche Schrift auch für die französische und englische Ausgabe verwendet werden — ein Versuch, welcher gewifs nicht verfehlen wird, Eindruck zu machen und gerade die Fremden zu besonderer Achtung zwingen wird. Die Typen sollen, wie wir hören, der Allgemeinheit durch Abgabe der Matern an Privatgiefsereien zugänglich gemacht werden.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 13. BERLIN, JULI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

55. Post-Dampfschiffsverbindung mit den deutschen Südsee-Schutzgebieten.

Die deutschen Schutzgebiete der Marianen und Karolinen besafsen zur Zeit der spanischen Herrschaft eine Post-Dampfschiffsverbindung mit Manila in zweimonatlichen Zwischenräumen; bei Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges im Jahre 1898 wurde sie eingestellt und seitdem sind die Inselgruppen mit ihrem Postverkehr auf gelegentlich sich darbietende Verbindungen, meist mittelst Segelschiffs, angewiesen. Beim Uebergange der Inseln in deutschen Besitz (1899) wurden auf Ponape und Yap (Karolinen) sowie auf Saipan (Marianen) deutsche Postanstalten eingerichtet. Die Bemühungen der deutschen Verwaltung richteten sich naturgemäfs darauf, für diese Postanstalten auch eine geregelte Verkehrsverbindung zu schaffen. Dies ist nunmehr in der Hauptsache gelungen. Der Norddeutsche Lloyd hat sich bereit erklärt, im Rahmen des mit ihm bestehenden Reichs-Postdampfervertrags eine neue Zweiglinie einzurichten, die von Hongkong in zwölfwöchentlichen Zwischenräumen ausgehen und über Saipan und Ponape nach Deutsch-Neu-Guinea (Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Herbertshöhe, Matupi) laufen, von da aber weiter nach Rockhampton (Queensland), nach Brisbane und Sydney ausgedehnt werden und auf demselben

Wege zurück nach Hongkong führen soll. Auf diese Weise werden die Karolinen und Marianen durchschnittlich alle 6 Wochen, abwechselnd über Hongkong und Sydney, Post erhalten und absenden können. In Friedrich-Wilhelmshafen wird die Linie mit der bereits bestehenden Zweiglinie Singapore–Deutsch-Neu-Guinea in Anschlufs stehen, die jetzt alle acht Wochen befahren wird, künftig aber gleichfalls zwölfwöchentlichen Dienst erhalten soll. Dies bedeutet indefs für das Neu-Guinea-Schutzgebiet nicht etwa eine Verminderung der Verbindungen, denn die Linie wird gleichzeitig auch nach Rockhampton, Brisbane und Sydney weitergeführt und so in den Stand gesetzt, dem Schutzgebiete Post alle sechs Wochen zuzuführen, abwechselnd über Singapore und über Sydney. Deutsch-Neu-Guinea erhält dadurch an Stelle seiner jetzigen achtwöchentlichen Postverbindung eine viermalige Postverbindung innerhalb je zwölf Wochen, nämlich je einmal über Singapore und Hongkong und zweimal über Sydney.

Durch die angegebene Regelung der Verbindungen bekommt allerdings der westliche Theil der Karolinen mit der Postanstalt auf Yap noch keine regelmäfsige Verbindung, bleibt vielmehr auch ferner auf gelegentliche Postbeförderung nach und von Ponape angewiesen. Es besteht indefs Aussicht, dafs auch dieser Unzuträglichkeit abgeholfen werden wird, denn zur Zeit liegt den mafsgebenden Reichsbehörden ein Angebot der Jaluit-Gesellschaft zu Hamburg vor, die bereit ist, gegen eine nicht erhebliche Unterstützung eine Dampferlinie einzurichten, von Sydney ausgehend nach Jaluit (Marschall-Inseln), Ponape, Yap und auf demselben Wege zurück nach Sydney. Die Linie würde ebenfalls in Zeitabständen von zwölf Wochen betrieben werden und in Ponape Anschlufs an den Dampfer der Linie Hongkong–Sydney finden. Auf diese Weise erhielten die Ostkarolinen (Ponape) eine weitere Verbindung mit Sydney, zugleich aber die Westkarolinen sowie die Marschall-Inseln die ihnen jetzt gänzlich fehlende regelmäfsige Postverbindung. Bei der allgemein vorhandenen Ueberzeugung von der Nothwendigkeit derartiger Einrichtungen darf mit Sicherheit darauf gerechnet werden, dafs auch diese neue Linie zur Einrichtung gelangen wird. Bis dahin werden die Marschall-Inseln, die bis 1898 alle zwei Monate an die spanische Postdampferlinie Manila–Ponape in Ponape durch einen Segelschuner der Jaluit-Gesellschaft Anschlufs hatten, seit Einziehung der spanischen Postlinie aber auf Segelschiffsverbindung mit Sydney in sehr unbestimmten und unregelmäfsigen Fristen angewiesen waren, ihre Post wieder mittelst des eben erwähnten Segelschuners nach Ponape senden und von da abholen lassen, im Anschlufs an den von Sydney kommenden Postdampfer der neuen Linie Hongkong–Sydney.

Während sich nach Vorstehendem die Verkehrsverhältnisse der deutschen Besitzungen im östlichen Theile der Südsee günstiger gestalten, droht den Verkehrsverbindungen unseres jüngsten Schutzgebiets in der Südsee, Samoa, eine Verschlechterung. Samoa ist jetzt mit guter Post-Dampfschiffsverbindung versehen, denn der Hauptort Apia wird alle vier Wochen von den zwischen San Francisco und Sydney verkehrenden Postdampfern der Oceanic Steamship Company in San Francisco zweimal angelaufen, je einmal auf der Ausreise und einmal auf der Rückfahrt. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika hat nun mit der genannten Gesellschaft einen neuen, vom 1. November d. J. ab gültigen Vertrag abgeschlossen, der zwar dem allgemeinen Verkehre Nutzen bringen wird, indem die bisher in vierwöchentlichen Zeitabständen ausgeführten Fahrten fortan in dreiwöchentlichen Zwischenräumen auf einander folgen und von drei neuen, je 7000 Registertons grofsen Dampfern, »Sierra«, »Sonoma« und

»Ventura«, verrichtet werden sollen, die durch ihre erhebliche Fahrgeschwindigkeit von über 16 Knoten die Ueberfahrtszeit zwischen San Francisco und Sydney von bisher 24 Tagen auf 21 Tage verkürzen werden; die Interessen des deutschen Samoa-Schutzgebiets werden indefs durch die neuen Festsetzungen eine erhebliche Beeinträchtigung erfahren, da die Dampfer auf den Samoa-Inseln nicht mehr Apia anlaufen werden, sondern Pago-Pago auf der an die Vereinigten Staaten gefallenen Insel Tutuila. Abgesehen von den wirthschaftlichen Nachtheilen, die sich für Apia schon daraus ergeben, dafs es aus der direkten Welt-Reiseroute ausgeschaltet wird, erwächst für die deutsche Verwaltung die Nothwendigkeit, zur Ueberführung von Post, Reisenden und Frachtgütern nach und von der neuen Station Pago-Pago der grofsen Dampferlinie eine Anschlufsverbindung herzustellen, und zwar mufs die Fahrt auf der etwa 60 Seemeilen langen Strecke Apia–Pago-Pago in je drei Wochen zweimal ausgeführt werden, weil die Ankunft der Dampfer von San Francisco und die Abfahrt nach San Francisco immer 8 Tage aus einander liegen. Sehr zu wünschen wäre es daher, wenn es in der Zeit bis zum Inkrafttreten des neuen Vertrags gelänge, mit der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika eine Vereinbarung dahin zu treffen, dafs die Dampfer auf Samoa aufser Pago-Pago auch Apia fernerhin anlaufen.

---

56. Beschäftigung von Frauen im Telegraphen- und Fernsprechdienst in den zum internationalen Telegraphenvereine gehörigen Ländern.

Das vom Internationalen Büreau der Telegraphenverwaltungen herausgegebene »Journal télégraphique« hat unlängst eine Abhandlung über die Bedingungen gebracht, unter denen Frauen in den einzelnen Vereinsländern zum Telegraphen- und Fernsprechdienste zugelassen werden, sowie über die Art und Weise ihrer Beschäftigung. Bei dem allgemeinen Interesse, welches dem Gegenstand in der Gegenwart entgegengebracht wird, geben wir im Folgenden den Hauptinhalt des auf Grund amtlichen Materials vom Internationalen Büreau veröffentlichten Artikels wieder.

Noch vor 30 Jahren wurden nur in sehr wenigen Ländern Frauen zum Staatsdienst und insbesondere zum Telegraphendienste zugelassen. Seitdem hat einerseits die beständige Herabsetzung der Gebühren die meisten Telegraphenverwaltungen gezwungen, auf eine Verminderung der Betriebsausgaben durch Verwendung der billigeren Arbeitskraft der Frauen mehr Bedacht zu nehmen, andererseits ist der Fernsprechdienst hinzugekommen und hat die Anstellung von Frauen nothwendig gemacht.

Gegenwärtig nehmen Frauen in folgenden Ländern u. s. w. am Telegraphen- oder am Fernsprechdienste Theil:

Deutschland, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, Niederland, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Rumänien, Rufsland, Serbien, Spanien, Schweden, Schweiz, Ungarn, Britisch Indien, Ceylon, Japan, Kapland, Kochinchina, Neu-Seeland, Neu-Süd-Wales, Niederländisch Indien, Portugiesische Kolonien, Queensland, Süd-Australien, Senegal, Tasmanien, Victoria.

Frauen werden bisher nicht zugelassen in Bosnien-Herzegowina, Egypten, Griechenland, Luxemburg, Montenegro, Natal, Neukaledonien, Tunis, Türkei, Siam.

Hierzu ist zu bemerken, dafs in Belgien und Spanien Frauen im Telegraphendienste zwar noch beschäftigt werden, Neueinstellungen für diesen Dienst aber nicht mehr stattfinden. Auch in Ceylon und Senegal sind einige Frauen angenommen worden, es ist jedoch zweifelhaft, ob solche ferner zugelassen werden sollen. In Neukaledonien werden Frauen zur Zeit noch nicht im Telegraphendienste beschäftigt, ihre Zulassung für den Morsedienst ist aber von der Verwaltung in Aussicht genommen.

In einigen der oben bezeichneten Länder finden Frauen nur ausnahmsweise und in sehr beschränkter Zahl Verwendung, wie z. B. in Kochinchina, Kapland, Niederländisch Indien, Neu-Seeland, Portugiesischen Kolonien, Britisch Indien, Queensland, Ceylon, Senegal.

Hiernach beschäftigen, soweit bekannt, 32 von den zum internationalen Telegraphenvereine gehörigen Ländern Frauen im Telegraphen- oder Fernsprechdienst in mehr oder weniger ausgedehntem Mafse, und nur 10 Verwaltungen lassen Frauen bisher nicht zum Dienste zu. Von einigen Verwaltungen (Argentinische Republik, West-Australien, Brasilien, Nikaragua, Persien, Peru) sind bezügliche Mittheilungen dem Internationalen Büreau nicht zugegangen.

Die für die Annahme von Frauen in den einzelnen Ländern gültigen Bestimmungen haben durchweg nur das gemeinsam, dafs überall Landesangehörigkeit gefordert wird. Obgleich es nicht von allen Verwaltungen besonders hervorgehoben wird, ist ferner anzunehmen, dafs überall gute Führung, achtbare Herkunft und tadellose Gesundheit als Vorbedingung für die Zulassung gelten. In Deutschland, Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Frankreich, Grofsbritannien, Ungarn, Schweiz, Portugal, Japan, Niederländisch Indien und Neu-Seeland wird aufser Gesundheit im Allgemeinen kräftiger, für die dienstlichen Anforderungen angemessen entwickelter Körperbau und Mangel jeglicher körperlicher Gebrechen verlangt. Eine Mindestgröfse von 1,50 m schreibt Frankreich für die Bewerberinnen um Beamtinnenstellen (dames employées) vor, ebenso Grofsbritannien von 5 Fufs für die Provinzbeamtinnen. Zum Theil wird auch noch besonders eine tadellose Beschaffenheit der Gesichts-, Gehör- und Athmungsorgane gefordert. Einige Länder betonen weiter ausdrücklich, dafs die Bewerberinnen unbestraft sein müssen, wie z. B. Deutschland und Frankreich. Deutschland macht auch zur Bedingung, dafs die Kandidatinnen schuldenfrei sind. Ein einziges Land (Victoria) fordert von den Kandidatinnen den Nachweis einer abgeschlossenen Lebensversicherung.

Das für den Eintritt in die einzelnen Verwaltungen vorgeschriebene Lebensalter ist, soweit Angaben vorliegen, folgendes:

- für Belgien (früher) 14 bis 18 Jahre (für Telegraphenelevinnen), 28 bis 40 Jahre (für Aufseherinnen);
- für Japan 14 bis 23 Jahre;
- für Grofsbritannien 15 bis 18 Jahre (für den Telegraphendienst in den gröfseren Provinzstädten) und 15 bis 25 Jahre (für andere Dienststellen);
- für Süd-Australien 16 Jahre (Mindestalter ohne Höchstaltersgrenze);
- für Dänemark 16 bis 17 Jahre;
- für die Schweiz 16 bis 22 Jahre bz. bis 24 Jahre (letzteres Höchstalter gilt für vorübergehende Aushülfen und Fernsprechbeamtinnen);
- für Frankreich 16 bis 25 Jahre (für aides), 18 bis 25 Jahre (für dames employées); ausnahmsweise können Aushelferinnen [aides], die als solche wenigstens 2 Jahre lang wirklich thätig gewesen sind, bei

Besetzung der Stellen für dames employées bis zum 28. Lebensjahre berücksichtigt werden;
für Italien 16 bis 25 Jahre (für Wittwen und Waisen von Beamten bis 30 Jahre);
für Neu-Seeland 16 bis 25 Jahre;
für Spanien (früher) 16 bis 30 Jahre;
für Victoria 16 bis 31 Jahre;
für Portugal 16 bis 45 Jahre für Aushülfen, für Vorsteherinnen 2. Klasse Mindestalter 18 Jahre;
für Schweden 17 bis 20 Jahre;
für Norwegen 17 bis 21 Jahre;
für Bulgarien 17 bis 25 Jahre;
für Senegal 17 bis 25 Jahre;
für Oesterreich 18 Jahre (Mindestalter ohne Höchstaltersgrenze);
für Ungarn 18 Jahre (desgl.);
für Rumänien 18 bis 25 Jahre;
für Rufsland 18 bis 25 Jahre (Ausnahmen mit Genehmigung der Generaldirektion zulässig);
für Deutschland 18 bis 30 Jahre.

Das in Anspruch genommene Mindestalter hält sich demnach in den Grenzen zwischen 14 und 18 Jahren, das zulässige Höchstalter, soweit es überhaupt festgesetzt ist, zwischen 17 und 45 Jahren.

Was den bürgerlichen Stand der Frauen anlangt, so zeigen die Annahmebedingungen in den einzelnen Ländern manche Abweichungen. In Deutschland, Bulgarien, Niederland, Rumänien, Japan, Neu-Süd-Wales, Neu-Seeland und Victoria müssen die Bewerberinnen entweder unverheirathet oder kinderlose Wittwen sein; andere Länder, wie Rufsland und Grofsbritannien, stellen nur die Forderung, dafs die Kandidatinnen unverheirathet oder Wittwen sein müssen, ebenso that dies Spanien, als dort noch Frauen angenommen wurden. Oesterreich läfst ausdrücklich geschiedene kinderlose Frauen zu. In Frankreich sind besondere Vorschriften über den Zivilstand der Bewerberinnen nicht gegeben, es werden dort deshalb Frauen, Mädchen, Wittwen und geschiedene Frauen zugelassen. Portugal berücksichtigt nur Frauen, Mütter, Töchter oder Schwestern von Amtsvorstehern. Japan fordert noch besonders, dafs die Bewerberinnen unabhängig von häuslichen Dienstleistungen sind. Bei der Verheirathung müssen die Frauen meistens aus ihrer Dienststellung ausscheiden. Dies ist besonders zum Ausdrucke gebracht bei Grofsbritannien, Neu-Süd-Wales, Victoria und Neu-Seeland; anzunehmen ist aber, dafs das Ausscheiden die Regel bildet in allen denjenigen Ländern, welche bei der Annahme die Bedingung stellen, dafs die Kandidatinnen unverheirathet sein müssen. In Schweden kann die Beamtin bei der Verheirathung als Ueberzählige im Dienste bleiben, wenn der Ehemann Telegraphenbeamter ist. In Rufsland, Rumänien und Bulgarien ist den Frauen ebenfalls nur dann im Dienste zu bleiben gestattet, wenn der Ehemann Post- und Telegraphenbeamter ist; auch in Neu-Süd-Wales ist die Verheirathung mit einem Staatsbeamten erlaubt, wenn die Weiterbeschäftigung der Beamtin als vortheilhaft anzusehen ist. Nur in Belgien ist den weiblichen Beamten die Verheirathung allgemein gestattet, auch in Niederland ist letztere nicht verboten, das Ausscheiden im Falle der Verheirathung bildet jedoch die Regel. In Italien werden nur die als Aufseherinnen (assistenti) angestellten Beamtinnen im Falle der Verheirathung im Dienste belassen. In Grofsbritannien wird den in Folge Verheirathung aus dem Dienste ausscheidenden Beamtinnen eine Entschädigung in Höhe eines Monatsgehalts für jedes zurückgelegte Dienstjahr gezahlt; so empfängt z. B. eine Frau, die ein Gehalt von 60 Pfd. Sterl. jährlich bezieht und die sich nach sechsjähriger Dienstzeit verheirathet, eine einmalige Entschädigung von 30 Pfd. Sterl. In Spanien wurden früher Töchter und Schwestern von Telegraphenbeamten bei der Annahme bevorzugt. Auch in Frankreich werden Töchter, Schwestern und Frauen von solchen Telegraphenbeamten und Unterbeamten

begünstigt, die sich mindestens 10 Jahre im Dienste befinden, oder Frauen, die in gleichem Verwandtschaftsverhältnisse zu solchen Beamten oder Unterbeamten stehen, die verstorben, pensionirt oder vor Erreichung einer Dienstzeit von 10 Jahren für dienstunfähig erklärt sind. In Frankreich werden ferner die weiblichen Zöglinge der Erziehungshäuser der Ehrenlegion vorweg bei den Bewerbungen um Beamtinnenstellen berücksichtigt. Italien nimmt Wittwen und Waisen von Beamten in erster Linie an.

Was in Bezug auf Schulbildung von den in den Telegraphen- oder Fernsprechdienst eintretenden Frauen verlangt wird, ist meistens nicht näher erörtert, jedenfalls lassen sich Vergleiche schwer ziehen. Im Allgemeinen scheinen lediglich gute Kenntnisse im Lesen und Schreiben der Landessprache gefordert zu werden, sowie eine gewisse allgemeine Bildung und gute Erziehung. In Oesterreich ist mindestens der Besuch von acht Schulklassen nachzuweisen, in Schweden ein Abgangszeugnifs von einer höheren Töchterschule beizubringen. In Norwegen wird ein Abgangszeugnifs von einer Sekundärschule, in Bulgarien für Männer und Frauen gleichmäfsig die Absolvirung eines Gymnasiums verlangt. In Rumänien und Ungarn müssen die Bewerberinnen mindestens vier Klassen einer »zweitklassigen« oder im gleichen Range stehenden Schule besucht haben. In Niederländisch Indien ist ein Zeugnifs von einer erstklassigen Schule oder einer Mädchenschule mit dreijährigem Kursus vorzulegen. Vielfach sind hinreichende Kenntnisse im einfachen Elementarrechnen nachzuweisen. Einige Länder beanspruchen auch Kenntnisse in der allgemeinen Geographie oder in der besonderen Geographie des betreffenden Landes und der Nachbarstaaten, z. B. Grofsbritannien, Niederland, Italien. Kenntnisse in fremden Sprachen werden von den Bewerberinnen in Italien verlangt, wo Fertigkeit im Uebersetzen vom Französischen ins Italienische zur Bedingung gemacht wird, und in Niederland, wo Kenntnifs des Französischen sowie der Grundlagen der englischen und deutschen Sprache nöthig ist. In Schweden werden gewisse Kenntnisse im Französischen, Englischen und Deutschen beansprucht. Die Schulkenntnisse sind entweder durch Vorlage von Schulzeugnissen oder durch Ablegen einer Annahmeprüfung nachzuweisen.

Bezüglich der Unterkunft der Beamtinnen ist in Deutschland, Belgien und Grofsbritannien Bedingung, dafs die Beamtinnen am Beschäftigungsorte bei Familienmitgliedern wohnen oder wenigstens Familienanschlufs haben.*) Die Schweiz und Schweden verlangen nur Wohnen am Beschäftigungsorte. Bei den übrigen Vereinsländern fehlen bezügliche Angaben.

Für Männer und Frauen im Allgemeinen gleich sind die Annahmebedingungen in Rufsland, Bulgarien, Rumänien, Dänemark, Niederland und der Schweiz.

Vor der Zulassung zum Telegraphen- und Fernsprechdienste müssen die Kandidatinnen natürlich meistens einen besonderen Lehrkursus durchmachen und eine Befähigungsprüfung ablegen, wobei sie genügende Fähigkeiten im Apparatdienste sowie die nöthigen technischen Kenntnisse nachzuweisen haben.

In Deutschland erfolgt die Ausbildung nach Mafsgabe der Vorschriften der Anlage 3 zum Abschn. X, Abth. 1 der A. D. A. f. P. u. T., indem die Anweisung für die Ausbildung der Beamten im technischen Telegraphendienste sinngemäfse Anwendung findet.

Für Frankreich sind die Ausbildungsvorschriften nicht mitgetheilt. Dort unterscheidet man beim weib-

*) In Deutschland wird seit Kurzem an der Anordnung, dafs die Beamtinnen am Orte der Beschäftigung Familienanhalt durch Verwandte haben, nicht mehr in allen Fällen festgehalten. Es wird nur darauf gehalten, dafs die Unterkunft in jeder Beziehung angemessen ist.

lichen Personale, wie schon erwähnt, sog. Aushülfen (aides) und wirkliche Beamtinnen (dames employées). Die aides (Männer sowohl als Frauen) werden zur Aushülfe bei Aemtern 2. und 3. Klasse und zu Vertretungen verwendet. Sie werden nach Bedürfnifs eingestellt und nehmen an allen Arbeiten Theil. Da für sie dieselben Annahmebedingungen gelten wie für die dames employées, sie auch bei Vakanzen in Beamtinnenstellen gewöhnlichen Bewerberinnen vorgezogen werden, wenn sie mindestens 2 Jahre lang als Aushülfe wirklich thätig gewesen sind, so ist anzunehmen, dafs die Beamtinnen meistens zuerst als aides thätig sind und in dieser Stellung auch ihre Ausbildung erlangen.

In Grofsbritannien ist die Ausbildung eine verschiedenartige, je nachdem die Frauen in London oder in Provinzstädten beschäftigt werden sollen. Die Londoner Bewerberinnen müssen nach Ablegung einer Annahmeprüfung einen gewöhnlich 3 bis 5 Monate währenden unentgeltlichen Unterrichtskursus für Telegraphie in der Post Office Telegraph School durchmachen, während welcher Zeit sie keine Bezahlung empfangen. Demnächst werden sie bei genügender Befähigung als Telegraphistinnen bei dem Central-Telegraphenamt in London oder bei den Distriktsämtern und Zweigämtern Londons beschäftigt. Für die in Provinzstädten zu beschäftigenden weiblichen Kräfte fällt der Besuch der Telegraphenschule fort. Sie werden nach der Zulassung als Kandidatinnen zunächst in Stellen für Anfängerinnen beschäftigt, aus denen sie bei mangelnder Befähigung jederzeit wieder entlassen werden können. Durch diese Beschäftigung erlangen sie weder ein Anrecht auf irgend welche Entschädigung noch auf Pension. Erst nach Erlangung der nöthigen Dienstkenntnisse werden sie bei eintretenden Vakanzen zu eigentlichen Telegraphenbeamtinnen ernannt und erhalten dann nach Mafsgabe ihrer Befähigung und Stellung steigende Bezüge, sind jedoch jährlicher Bestätigung unterworfen.

In Ungarn geniefsen die Damen Unterricht von eigens dazu bestimmten Beamten am Sitze der in Frage kommenden Post- und Telegraphen-Direktion. Der Lehrkursus dauert höchstens 6 Monate; die Theilnehmerinnen empfangen nach Ablegung einer Prüfung Befähigungszeugnisse als Expedientinnen. Die Anstaltsvorsteherinnen und Beamtinnen gehen aus den Expedientinnen hervor; eine Expedientin kann aber erst nach mindestens fünfjähriger Thätigkeit als Beamtin angestellt werden. Bei minder wichtigen Verrichtungen können die Familienmitglieder oder Verwandten eines Amtsvorstehers ohne Weiteres als Aushülfen verwendet werden.

Auch in Oesterreich ist vor der Einstellung ein besonderer Post- und Telegraphenkursus durchzumachen und eine Prüfung abzulegen.

In Rufsland müssen die Bewerberinnen die für Beamte 5. Klasse vorgeschriebenen Kenntnisse nachweisen. Vor der Zulassung zum Dienste haben sie eine durch Reglement vorgeschriebene Prüfung bei einem der bedeutenderen Post- und Telegraphenämter des Bezirks vor von dem Bezirkschef bestimmten Beamten abzulegen. Diejenigen, welche die Prüfung genügend bestehen, werden zu einem praktischen Telegraphenkursus bei einer der Spezialschulen des Bezirks oder, wenn eine solche fehlt, bei den Zentralämtern zugelassen. Sobald die Damen mit dem technischen Dienste vertraut sind, haben sie eine zweite Prüfung abzulegen und werden dann bei eintretenden Vakanzen als Post- und Telegraphenbeamtinnen 5. Klasse angenommen. Sie werden nur bei solchen Aemtern angestellt, wo Beamte der drei ersten Klassen beschäftigt sind oder wo ihre Ehemänner solche Stellungen einnehmen.

In Portugal ist für Amtsvorsteherinnen das Bestehen einer Prüfung in denjenigen Fächern nöthig, welche Lehrgegenstände in dem Kursus der praktischen Telegraphenschulen bei den Aemtern in Lissabon und Oporto bilden;

für die Aushülfen kommt nur die Kenntnifs des Apparatdienstes und der allgemeinen Dienstvorschriften in Betracht.

In Italien, wo die Frauen bei gröfseren Verkehrsanstalten als Aushelferinnen angenommen werden, müssen sie beim Eintritte die praktische und theoretische Kenntnifs des Morseapparats nachweisen. Die Zahl derartiger Stellen wird im Allgemeinen so begrenzt, dafs sie niemals mehr als ein Viertel der Gesammtdienststellen eines Amtes ausmacht. Nach Ablegung einer Prüfung, bei welcher namentlich in Bezug auf theoretische Ausbildung erhöhte Anforderungen gestellt werden, ist den Aushelferinnen auch eine beschränkte Zahl von Stellen für Aufseherinnen (assistenti) zugänglich, die bei Anstalten mit besonderen Frauenabtheilungen vorhanden sind. Nur diese assistenti sind wirkliche besoldete Beamtinnen und wie alle anderen Beamten pensionsberechtigt.

In Spanien war seiner Zeit vor der Annahme von den Kandidatinnen neben genügenden Schulkenntnissen nachzuweisen, dafs sie 1000 Buchstaben in 10 Minuten auf dem Morseapparat abzugeben vermochten.

In Serbien müssen die Frauen vor der Annahme durch Vorlegung eines Zeugnisses nachweisen, dafs sie an einem periodisch stattfindenden Kursus der Post- und Telegraphenschule Theil genommen haben.

In Schweden haben alle Bewerber, Frauen wie Männer, vor der Zulassung zum Telegraphendienst einen viermonatigen Telegraphenkursus durchzumachen, der von der Zentralverwaltung in Stockholm eingerichtet worden ist. Nach Ablegung einer Schlufsprüfung werden sie zuerst als Ueberzählige beschäftigt und rücken nach und nach — die Männer unter der Bezeichnung Assistenten, die Frauen als Telegraphistinnen — in zur Erledigung kommende Stellen ein. Sie werden dann zum Theil als Telegraphistinnen, zum Theil als Vorsteherinnen von Anstalten geringeren Geschäftsumfanges beschäftigt.

Für die Schweiz, wo die Frauen zunächst als Telegraphenaspirantinnen oder als vorübergehende Aushülfen und Reserve-Fernsprechgehülfinnen zugelassen werden, sind nähere Angaben über die dienstliche Ausbildung nicht mitgetheilt.

In Senegal haben die Bewerberinnen vor Zulassung zum Telegraphendienst einen mindestens dreimonatigen Kursus bei den Aemtern in St. Louis und Dakar durchzumachen, um mit dem Apparatdienste vertraut zu werden.

In Victoria müssen die Frauen vor der Einstellung in den Telegraphendienst ein Zeugnifs darüber vorlegen, dafs sie fähig sind, Telegramme mit einer Schnelligkeit von 20 Wörtern in der Minute aufzunehmen und abzutelegraphiren. Auch müssen sie bei der Bewerberinnenprüfung eine Reihe technischer Fragen aus dem Bereiche der Telegraphie beantworten. Für die Annahme zum Fernsprechdienste wird die Fähigkeit des Telegraphirens nicht verlangt, die abzulegende Prüfung ist auch weniger schwer.

In Bezug auf die Art ihrer Beschäftigung im Telegraphen- und Fernsprechdienste wird in den meisten Ländern zwischen Männern und Frauen ein Unterschied nicht gemacht, die letzteren werden jedoch vorzugsweise kleineren Aemtern zugetheilt oder zur Bedienung der weniger stark belasteten Leitungen herangezogen. In vielen Ländern — Deutschland*), Oesterreich, Bulgarien, Spanien, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, Rumänien, Serbien, Süd-Australien, Neu-Seeland, Victoria und Ceylon — werden Frauen zum Nachtdienste nicht herangezogen, in anderen Staaten — Schweden, Schweiz — verrichten die im Telegraphendienste beschäftigten Frauen

*) In Deutschland werden die Telegraphengehülfinnen neuerdings bei den Fernsprech-Vermittelungsämtern ebenfalls zum Nachtdienste herangezogen.

ebenfalls keinen Nachtdienst, dagegen wird der Nachtdienst bei den Zentral-Fernsprechanstalten ausschliefslich von Frauen verrichtet.

Was die Dauer der Arbeitszeit der Frauen anlangt, so beträgt ihre mittlere Dauer im Allgemeinen zwischen 7 und 8 Stunden täglich. Ausnahmsweise verlangt die Schweiz im Sommer eine Arbeitsleistung von 9 Stunden täglich und Bulgarien bei einigen Aemtern sogar 10 Stunden. In Süd-Australien werden bei gewissen kleineren Provinzanstalten, wo nur eine Person beschäftigt wird und die Arbeit leicht und nicht andauernd ist, 10 bis 11 Dienststunden von den Frauen gefordert. Der Hauptunterschied zwischen den Dienststunden der Männer und denen der Frauen besteht meist nur darin, dafs letztere vom Nachtdienst und in einigen Ländern, wie z. B. in Victoria, auch vom Sonntagsdienste befreit sind. Vielfach ist das von den Männern zu leistende tägliche oder wöchentliche Dienststundenmafs aber auch gröfser als das der Frauen. Dies ist in Deutschland, Oesterreich, Bulgarien, Spanien und Serbien der Fall. Im Allgemeinen ist der Dienst der Frauen weniger anstrengend, als derjenige der Männer, sei es, was die Zahl der Dienststunden anlangt, sei es, dafs die letzteren meistens in die Tageszeit fallen, oder endlich, dafs den Frauen während der Dienstzeit einige Erholungspausen gewährt werden.

Fast in allen Ländern, wo Frauen im Post- und Telegraphendienste beschäftigt werden, liegen die Arbeitsplätze nicht durchweg von denen der Männer örtlich getrennt. Eine völlige Trennung der Arbeitsräume für beide Geschlechter besteht nur in Spanien. In den meisten anderen Ländern arbeiten die Frauen zum Theil in denselben Räumen mit den Männern, jedoch möglichst für sich gruppirt. Nur Garderobe- u. s. w. Räume werden für die Frauen besonders hergerichtet. Uebelstände haben sich, soweit bekannt, aus Anlafs gemeinschaftlicher Arbeitsräume nicht herausgestellt.

Ueber die Durchschnittslänge der von Frauen im Telegraphendienste zurückgelegten Dienstzeit sind von den meisten Verwaltungen statistische Angaben nicht zu erlangen gewesen. In Oesterreich und Ungarn ist die Dienstzeit nicht viel kürzer als die der Männer. Es giebt in diesen Ländern eine ziemlich grofse Anzahl von Frauen, die sich fast 30 Jahre im Dienste befinden, d. i. seit Beginn der Zulassung von Frauen. In Belgien befinden sich Frauen schon über 19 Jahre im Dienste. Bulgarien giebt die Durchschnittsdienstzeit auf 20 Jahre an, Dänemark auf 22, Italien auf 20, Rufsland auf 25, Norwegen auf 25 bis 30, Schweden auf 35 Jahre. Hierbei sind diejenigen Frauen, welche in Folge Verheirathung ausscheiden, nicht mit berücksichtigt worden. In Grofsbritannien beträgt die mittlere Dienstzeit

1. derjenigen Frauen, welche vor Erreichung der Pensionsberechtigung sterben, 7 bis 8 Jahre;
2. derjenigen, welche wegen Krankheit in den Ruhestand versetzt werden, 13 Jahre und
3. derjenigen, welche mit Ruhegehalt im Alter von 60 und mehr Jahren ausscheiden, 31 Jahre.

Die für Schweden vorstehend angegebene lange Durchschnittsdienstzeit der Frauen beruht wohl zum Theil darauf, dafs dort erst Ruhegehalt gewährt wird, wenn die Summe aus der Alterszahl und der Dienstalterszahl 95 ausmacht. Um mit 60 Jahren in den Ruhestand treten zu können, mufs eine Beamtin daher mindestens 35 Dienstjahre zurückgelegt haben. Im Uebrigen sind zum Vergleiche geeignete zuverlässige Angaben nicht vorhanden. Die wenigen bezüglichen statistischen Mittheilungen der einzelnen Länder lassen annähernd richtige Schlüsse auf die durchschnittliche Dauer der weiblichen Arbeitsfähigkeit im Telegraphendienste nicht zu.

(Schlufs folgt.)

57. Zeitungsstatistik.

Ueber den Umfang des Zeitungswesens am Ende des 19. Jahrhunderts veröffentlicht die französische Zeitschrift »Le Monde économique« einige interessante Mittheilungen, die zwar in erster Linie das französische Prefswesen berücksichtigen, aber auch in Bezug auf andere Staaten werthvolle Angaben enthalten. Wir entnehmen dem Aufsatze Folgendes:

Im Jahre 1882 wurde die Zahl der auf der ganzen Erde erscheinenden Zeitungen und Zeitschriften auf 35 296 berechnet, wovon 48 v. H. in englischer, 23 v. H. in deutscher, 11 v. H. in französischer, 6 v. H. in spanischer, 2 v. H. in italienischer Sprache hergestellt waren. 5000 der Zeitungen erschienen täglich oder öfter mit einer Tagesauflage von 20 Millionen Exemplaren. Diese Berechnungen waren indefs unvollständig, weshalb die mitgetheilten Zahlen hinter der Wirklichkeit zurückbleiben. Auch die neueren Statistiken sind keineswegs einwandfrei. Sie schöpfen aus örtlichen Zusammenstellungen, deren geringster Fehler noch der ist, dafs sie auf verschiedenen Grundlagen und nach verschiedenen Gesichtspunkten aufgestellt sind.

Die nachfolgenden Zahlen geben die Summe der Zeitungen und Zeitschriften aus den Jahresberichten der wichtigeren Länder wieder, wobei die Zahl der Exemplare unberücksichtigt geblieben ist. Wünscht man eine Gesammtschätzung für die ganze Erde, so wird man — so meint unsere Quelle — der Wirklichkeit am nächsten kommen, wenn man die für 1882 angegebenen Zahlen verdoppelt und die Zahl der Zeitungen und Zeitschriften auf 70 000, die der Exemplare für die täglich erscheinenden Zeitungen auf 40 Millionen schätzt; beide Zahlen seien eher zu niedrig als zu hoch gegriffen.

In Frankreich erschienen nach dem »Annuaire de la Presse française« von Henri Avenel im August 1899 6736 Zeitungen und Zeitschriften, davon 2685 in Paris und 4051 in den Departements. Unter den 2685 Pariser Zeitungen erschienen 142 täglich, 726 wöchentlich, 44 zweimal wöchentlich, 10 dreimal wöchentlich, 884 monatlich, 387 zweimal monatlich, 22 dreimal monatlich, 114 vierteljährlich, 7 halbjährlich, 349 in unbestimmten Zeiträumen. Von den 154 politischen Zeitungen gelangten 82 täglich zur Ausgabe; ihrer Parteirichtung nach waren 74 gemäfsigt-republikanisch, 27 radikal oder sozialistisch, 25 konservativ, 8 nationalistisch-antisemitisch, 20 unabhängig oder von sonstiger Richtung. Unter den 2531 nichtpolitischen Zeitungen befanden sich 215 medizinische, 201 Finanzblätter, 168 allgemein-wissenschaftliche Revüen, 121 illustrirte Zeitschriften, 117 Modeblätter, 97 rechtswissenschaftliche, 92 pädagogische; 91 dienten den sonstigen Wissenschaften, 86 dem Handelsstande, 96 den Religionsgemeinschaften (71 katholisch, 21 protestantisch, 2 israelitisch, 2 sonstige), 69 der Landwirthschaft, 56 dem Sport und der Fahrradindustrie, 55 waren provinzielle und fremdländische Organe, 54 Kreisblätter (journaux d'arrondissement), 48 literarische, 47 Zeitschriften der schönen Künste, 46 industrielle, 43 Kolonialzeitungen, 40 für gewerbliche Vereinigungen (syndicats), 39 militärwissenschaftliche, 38 volkswirthschaftliche, 34 Musik-, 28 Theaterzeitungen, 27 für Gas und Elektrizität, 26 für Photographie, 24 für öffentliche Arbeiten, 23 Annoncen- und Wohnungszeitungen, 20 humoristische, 18 für die Getränkeindustrie, 16 Frauenzeitungen, 16 Bauzeitungen, 14 für Druckerei, 13 für Schreibmaterialien, 12 diplomatische, 12 metallurgische, 12 Eisenbahnzeitungen, 11 für das Küchenwesen u. s. w. Von diesen nichtpolitischen Zeitungen erschienen 60 täglich.

Unter den 4051 Provinzialzeitungen befanden sich 1078 gemäfsigt-republikanische und 222 ra-

dikale oder sozialistische Organe. Die übrigen 2751 waren entweder royalistisch, bonapartisch, nationalistisch und antisemitisch oder Fachzeitschriften, z. B. 341 landwirthschaftliche, 248 religiöse, 120 literarische, 107 pädagogische, 93 Handelszeitungen, 96 wissenschaftliche, 59 Sport-, 20 geographische, 153 Annoncenblätter u. s. w.

Deutschland besafs 1896 7070 Zeitungen und Zeitschriften, von denen 4000 einen politischen Charakter hatten. Die katholische Presse zählte 350 und die sozialdemokratische 130 Organe.

Diesen dürftigen Angaben des französischen Blattes über die deutsche Presse fügen wir auf Grund eines von Hjalmar Schacht in den »Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik« (III. Folge, Band 15) veröffentlichten Aufsatzes folgende Ergänzungen hinzu: Die Zahl der in Deutschland erscheinenden eigentlichen Tageszeitungen (die wissenschaftlichen und belletristischen Zeitschriften u. s. w. sind in der genannten Veröffentlichung aufser Betracht geblieben) betrug nach dem Stande vom 1. Juli 1897 3405; sie vertheilten sich auf 1884 Verlagsorte, von denen 1039 in Preufsen lagen. Auf je 15 354 Einwohner entfiel eine Zeitung. Unter den 3405 Zeitungen befanden sich 68 fremdsprachliche, nämlich 3 lithauische, 39 polnische, 7 französische und 19 dänische. Von den nach Abzug dieser 68 Zeitungen verbleibenden 3337 deutschen Blättern erschienen 367 einmal wöchentlich, 654 zweimal, 1018 dreimal, 88 viermal, 13 fünfmal, 1024 sechsmal, 82 siebenmal, 1 elfmal, 64 zwölfmal, 15 dreizehnmal, 1 vierzehnmal, 9 achtzehnmal und 1 neunzehnmal in der Woche. Die Gesammtauflage der 3337 deutschen Zeitungen belief sich auf etwa 12 Millionen Exemplare. Der Parteirichtung nach gab es unter den deutschen Zeitungen 486 (zum Theil amtliche) Regierungsblätter, 321 konservative Zeitungen, 318 Zentrumsblätter, 300 nationalliberale, 356 liberale, 54 sozialdemokratische, 900 parteilose und 58 Anzeigeblätter. Bei 544 Zeitungen war die Parteistellung unbekannt; unter diesen waren nach der Ansicht Schachts namentlich viele sozialdemokratische Blätter vorhanden, so dafs die von der »Monde économique« mitgetheilte Zahl von 130 der Wahrheit nahe kommen wird. Der durchschnittliche Bezugspreis für eine Zeitung betrug 1 Mark 30 Pf. vierteljährlich, die in ganz Deutschland für das Lesen von Tageszeitungen ausgegebene Summe 63 Millionen Mark jährlich. Ungleich gröfser ist die Einnahme, die den Zeitungen aus den Anzeigen zufliefst; doch läfst sie sich auch nicht annähernd berechnen.

Oesterreich-Ungarn hatte 1896 3389 Blätter, von denen 2386 auf Oesterreich und 1003 auf Ungarn entfielen. Unter den 2386 österreichischen Zeitungen erschienen 1539 in deutscher, 698 in slavischer, 82 in italienischer, 17 in hebräischer, 11 in französischer Sprache u. s. w.; 673 waren der Politik gewidmet. Von den 1003 ungarischen Zeitungen waren 806 magyarisch, 128 deutsch, 1 französisch, die übrigen kroatisch, serbisch, rumänisch u. s. w. geschrieben.

Grofsbritannien und Irland (1896): 4400, darunter 2300 politische Zeitungen. 198 erschienen täglich, die Hälfte davon in London.

Schweiz (1897): 790, davon 228 politische Zeitungen. 563 erschienen in deutscher, 205 in französischer, 17 in italienischer, 3 in englischer, 2 in romanischer (neulateinischer) Sprache.

Italien (1897): 2178, darunter 537 politische Zeitungen.

Spanien:*) 850, davon 48 in Madrid.

Niederlande: 760.

Belgien (1897): 468, darunter 234 politische (71 tägliche) Zeitungen.

Norwegen (1897): 390.

*) Soweit Jahresangaben nicht gemacht sind, fehlen solche.

Schweden: 350.
Dänemark: 230.
Rufsland: 200 in St. Petersburg, 70 in Moskau, 75 in Warschau u. s. w. Auf etwa 500 000 Russen entfällt im Durchschnitt eine politische Zeitung. (Polnische Zeitungen gab es 239, wovon 79 in Russisch-Polen, 115 in Oesterreich und 45 in Preufsen erschienen.)
Serbien: 78, darunter 50 politische.
Griechenland (1897): 53, darunter 38 politische.
Rumänien: 129, darunter 80 politische, täglich erscheinende Zeitungen.
Türkei: 45.
Japan (1890): 716, davon 316 in Tokio, 6 in englischer Sprache.
Britisch-Indien: 650, davon 250 in englischer Sprache.
Niederländisch-Indien: 30, davon 21 in holländischer und 9 in malaiischer Sprache.
Vereinigte Staaten von Amerika (1896): 20 630.
Zentral- und Südamerika: etwa 1000, davon 300 in Brasilien.

38. Einiges über Postgesetzgebung, Personalverhältnisse und Posteinrichtungen in der Schweiz.

Es giebt wohl kaum ein Land, in dem alle Vorbedingungen für eine segensreiche Entwickelung des Verkehrswesens in so hohem Mafse sich vereinigt finden, als in der Schweiz, obschon gerade hier die eigenthümlichen Bodenverhältnisse der Ausbreitung der Verkehrsanstalten und der Beförderung von Ort zu Ort an manchen Stellen und zeitweise recht erhebliche Schwierigkeiten entgegensetzen.

Der gewaltige Zusammenflufs von Reisenden, die aus allen Weltgegenden alljährlich die Schweiz durchziehen, um die erhabenen Schönheiten des Landes zu geniefsen, giebt nicht nur den Antrieb zur Erbauung und Verbesserung von Strafsen und Wegen, zur Vermehrung und Vervollkommnung der Beförderungsmittel für Personen und Sachen, sondern er verleiht auch dem ganzen öffentlichen Verkehr eine gewisse Vielseitigkeit, einen so zu sagen internationalen Charakter, wie er aus der ununterbrochenen Berührung mit den Angehörigen der verschiedensten Nationen sich nothwendig entwickeln mufs.

An der Vermittelung des Verkehrs betheiligen sich in der Schweiz hauptsächlich die Posten, die Telegraphie, die Eisenbahn und die Dampfboote. Ueber einzelne Zweige des schweizerischen Postwesens hat das Archiv in Nr. 18 vom Jahre 1884 eine längere Abhandlung veröffentlicht und in den folgenden Jahren ihre weitere Entwickelung besprochen. Indem wir besonders auf die Jahrgänge 1885, 1893 und 1895 bis 1899 verweisen, können wir uns heute in der Hauptsache auf die Schilderung derjenigen Einrichtungen beschränken, welche bisher wenig oder gar nicht erörtert worden sind.

Den wichtigsten Fortschritt hat die schweizerische Postverwaltung auf dem Gebiete der Gesetzgebung zu verzeichnen. Das am 29. März und 5. April 1894 von den gesetzgebenden Faktoren festgestellte neue Postregalgesetz, gegen welches das Volk in der gesetzlichen Referendumsfrist Einspruch nicht erhob, ist, gleichzeitig mit der neuen Transportordnung für die schweizerischen Posten vom 3. Dezember 1894, am 1. Januar 1895 in Kraft getreten. Damit verlor das frühere Postregalgesetz vom 2. Juni 1849 seine Gültigkeit. Durch das neue Gesetz haben die Rechte der

schweizerischen Postverwaltung, die schon vordem sehr weit gingen, in wesentlichen Punkten eine erhebliche Ausdehnung erfahren. Das ausschliefsliche Recht der Post auf Beförderung, das sich bereits vor dem 1. Januar 1895 auf alle verschlossenen Briefe, auch auf die Ortsbriefe, erstreckte und alle verschlossenen Packete bis 5 kg umfafste, ist auf Postkarten und Zeitungen ausgedehnt worden. Der Begriff der »Zeitungen« ist im Gesetze selbst nicht näher erläutert. Dieses schränkt ihn nur insoweit ein, als es bestimmt, dafs das Postregal nicht auf »Zeitschriften« Anwendung finde. Die Transportordnung definirt ihn aber dahin, dafs als »Zeitungen« im Sinne des Gesetzes alle periodischen Blätter politischen Inhalts zu gelten haben, wenn sie wöchentlich wenigstens einmal erscheinen. Die schweizerischen Zeitungen können die Verleger in der Schweiz durch besondere Boten bestellen und verkaufen lassen. Beim Absatze der im Ausland erscheinenden postzwangspflichtigen Zeitungen an Bezieher in der Schweiz mufs die Vermittelung der Post eintreten. Diese Zeitungen dürfen auf keine andere Weise als durch die Post in die Schweiz eingeführt werden. Es hat dies entweder im Wege des Bezugs durch die Post oder durch Versendung als Drucksache zu geschehen. Bei der letzteren Art der Beförderung dürfen nur einzelne Exemplare derselben Zeitung an die nämlichen Empfänger verschickt werden. Will eine Person mehrere Exemplare einer Zeitung erhalten, dann mufs sie bei der Post auf ihren Bezug abonniren. Das Vereinigen mehrerer, nicht postamtlich bezogener, für verschiedene Personen bestimmter Zeitungen zu einer Sendung gilt ebenfalls als eine Verletzung des Postregals. Als solche Verletzungen werden ferner betrachtet die Verwendung bereits benutzter Postwerthzeichen — ob nur zur Frankirung von Postsendungen oder auch zu einem anderen Zwecke, läfst das Gesetz unentschieden —, die Beifügung brieflicher Mittheilungen in Sendungen, die ermäfsigte Taxen geniefsen, und überhaupt jede absichtliche Umgehung von Posttaxen, das unbefugte Mitfahren in Postwagen, die Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts zur Postbeförderung u. A. Das Nachahmen und der betrügerische Gebrauch nachgeahmter schweizerischen Postwerthzeichen, Stempel, Siegel und solcher Briefeinwürfe, die zur Aufnahme von Postsendungen bestimmt sind, erfahren bereits nach dem Bundesstrafrecht eine kriminelle Ahndung. Das Postregalgesetz bestimmt, dafs die gleichen Strafen auch auf die Nachahmung von Werthzeichen der Länder des Weltpostvereins und auf den in betrügerischer Absicht erfolgenden Gebrauch oder Verkauf nachgeahmter Werthzeichen dieser Länder Anwendung zu finden haben.

Die Postübertretungen werden mit einer Geldbufse von 1 bis 500 Franken belegt. Im Wiederholungsfalle kann die Strafe bis auf 2000 Franken erhöht werden. Die Geldstrafen werden im Verwaltungswege festgesetzt. Beruhigt sich der Angeschuldigte bei dem Strafbescheide der Verwaltung nicht, dann ist der Fall dem zuständigen Gerichte zu überweisen.

Von den vereinnahmten Geldstrafen bezieht der Angeber (Verzeiger) ein Drittel (Verleidergebühr); der Rest fliefst zur Bundeskasse. Die Strafgelder erreichen keine besondere Höhe; im Jahre 1898 betrugen sie in 783 Fällen 949 Franken 40 Cts.

Die regelmäfsige und periodische Beförderung von Personen auf den Landstrafsen gehört zu den Vorrechten der schweizerischen Post. Das Postdepartement ist jedoch ermächtigt, Privatunternehmern zum Betrieb einer derartigen Personenbeförderung eine Konzession zu ertheilen. In diesem Falle hat der Unternehmer zur Postkasse für jeden Platz des Fuhrwerks und für jeden Kurs in der Regel eine Gebühr von $^1/_2$ Ct. für das zurückgelegte Kilometer zu entrichten. Wo die Post-

einrichtungen den Bedürfnissen des Verkehrs genügen, können nicht nur die Konzessionsgebühren erhöht, sondern es kann auch die Konzession ganz verweigert werden. Im umgekehrten Falle ist es gestattet, die Gebühr zu ermäfsigen oder ganz zu erlassen. Die aus dieser Quelle fliefsenden Einnahmen sind ebenfalls unerheblich. Sie betrugen im Jahre 1898 nur 616 Franken 85 Cts.

Neben den konzessionirten Kursen bestehen in der Schweiz noch sogenannte subventionirte Kurse, auf denen der Unternehmer das volle Personengeld bezieht und aufserdem für Beförderung der Postsachen einen Zuschufs aus der Postkasse erhält. Er hat das Fuhrwerk gewöhnlich selbst zu stellen, oder falls die Postverwaltung den Wagen hergiebt, dafür eine Miethe zu entrichten und die Instandsetzungen für eigene Rechnung ausführen zu lassen.

Den Hapttheil bilden die eigentlichen, für unmittelbare Rechnung der Postkasse unterhaltenen Postkurse. Die Beförderung der Reisenden mit ihrem oft umfangreichen Gepäck auf diesen Kursen ist der Glanzpunkt in den Leistungen der eidgenössischen Postverwaltung und derjenige Zweig, welcher lange Zeit vornehmlich ihren guten Ruf begründet hat. Das ungetheilte Lob, das aus dem Munde unzähliger die Schweiz durchreisender Fremden der Postverwaltung gespendet wird, kann wohl zu einem guten Theile auf das Gefühl des Wohlbehagens zurückgeführt werden, das man empfindet, wenn man in den wohl eingerichteten, trefflich organisirten und gut geführten Personenposten leicht und angenehm selbst über die schwierigsten Strecken der schweizerischen Alpenstrafsen, das herrliche Landschaftsbild geniefsend, bis zur Pafshöhe in langsamer Gangart, von da ab thalabwärts aber in sausendem Galopp unter Peitschenknall dahinfährt. Was aber der Deutsche bei einer Reise mit den schweizerischen Posten schmerzlich vermifst, ist der trauliche Klang des Posthornes. An den gefährlichen Stellen der Alpenstrafsen, besonders an den zahlreichen, durch Felswände verdeckten Kehren bildet der Zuruf und der Knall der Peitsche das einzige Zeichen, um den Führer eines entgegenkommenden Fuhrwerks aufmerksam zu machen. Die schweizerischen Posten haben keine besondern Vorrechte. Sie müssen sich den allgemeinen Vorschriften über das Ausweichen und Halten an engen Stellen, gleich den Wagen von Privatpersonen, fügen.

Der schweizerischen Postverwaltung wird die Erfüllung ihrer Aufgabe nicht leicht gemacht. Es ist bereits im Eingange der Hindernisse gedacht worden, welche die klimatischen und Bodenverhältnisse den Posten entgegenstellen. Hierzu gesellt sich die grofse Schwierigkeit, alljährlich den ungeheuer gesteigerten Anforderungen des Sommerverkehrs gerecht zu werden. Dieser von Mitte Juni bis Mitte Oktober währende Verkehr erheischt, wie in Deutschland der achttägige Weihnachtsverkehr, einen aufserordentlichen Aufwand an Wagen und Pferden sowie an Kutschern und sonstigem Personal, für das in den übrigen 8 Monaten keine Verwendung ist. Dadurch erklärt es sich auch, dafs in der Schweiz während der Sommermonate das Personengeld bei Reisen mit den Posten höher ist als in den anderen Jahreszeiten. Ueberdies bietet es der schweizerischen Postverwaltung grofse Schwierigkeiten, für die Postfuhrunternehmungen, zu denen nur besonders umsichtige, thätige, zuverlässige und leistungsfähige Leute zu verwenden sind, geeignete Personen zu ermitteln. Dazu kommt, dafs die Eisenbahnen sich immer mehr ausbreiten und die Posten von ihren Hauptkursen verdrängen. Die Besorgnifs, dafs eine Postfuhrunternehmung, zu deren Betrieb ein bedeutendes Kapital erforderlich ist, nur von kurzer Dauer sein werde, ist daher wohl berechtigt. Die schweizerische Postverwaltung sieht sich in Folge dessen genöthigt, bei manchen

Kursen unverhältnifsmäfsig hohe Vergütungen zu bewilligen und zur Unterhaltung der Posten überhaupt beträchtliche Zuschüsse zu zahlen.

Während sonst im Allgemeinen das Verfügungsrecht über eine Postsendung so lange dem Absender zusteht, als sie sich noch im Gewahrsame der Post befindet, geht dieses Recht in der Schweiz nach dem neuen Postregalgesetz auf den Empfänger über, sobald er von dem Eingange der Sendung benachrichtigt worden ist oder ihre Auslieferung verlangt hat.

Für den Verlust eines Packets ohne Werthangabe leistet die Post Ersatz und zwar nach Mafsgabe des wirklichen Werthes, aber nur bis zum Betrage von 15 Franken = 12 Mark für das Kilogramm. Dieser Meistbetrag geht über den in Deutschland zulässigen um 6 Mark für das Kilogramm hinaus. Als eine Besonderheit des schweizerischen Postgesetzes mufs die Ersatzleistung für verzögerte Beförderung von eingeschriebenen Briefsendungen, Packeten, Postanweisungen und Reisegepäck gelten. Die Post hat nämlich bei Verzögerungen um mehr als 24 Stunden 15 Franken für je 24 Stunden zu zahlen. Ist nach dem Gesetz Ersatz zu leisten, dann mufs dies unverzüglich nach der postamtlichen Feststellung des Schadens geschehen. Verzögert sich die Ersatzleistung um mehr als 4 Wochen nach der ordentlichen Lieferfrist, so ist dem Berechtigten aufser dem Ersatzbetrag ein Verzugszins von 5 v. H. zu vergüten.

Wenn im Betriebe der Post ein Mensch körperlich verletzt oder getödtet wird, werden die Kosten für die versuchte Heilung und für die Beerdigung erstattet; auch wird der Vermögensnachtheil ersetzt, welchen der Verletzte während der Krankheit durch verminderte Erwerbsfähigkeit und durch völlige Erwerbsunfähigkeit erlitten hat. Diejenigen, für deren Unterhalt der Getödtete zu sorgen hatte, erhalten ebenfalls eine Entschädigung. Diese Haftpflicht der Postverwaltung bei den in ihrem Betriebe vorkommenden Unfällen erstreckt sich gleichmäfsig auf fremde Personen wie auf Beamte und Postillone.

Klagen auf Schadensersatz verjähren nach einem Jahre, bei Körperverletzungen und Tödtungen erst nach zwei Jahren.

Das schweizerische Postgesetz zeigt an mehreren Stellen eine unverkennbare Uebereinstimmung mit dem deutschen Postgesetze. So lautet z. B. Artikel 27 Abs. II: »Ist in betrügerischer Absicht zu hoch deklarirt worden, so verliert der Absender nicht nur jeden Anspruch auf Schadensersatz, sondern er ist auch nach den Vorschriften der Strafgesetze zu bestrafen«; Artikel 35: »Die Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch Anbringung der Reklamation ..... unterbrochen. Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung ...., so beginnt vom Empfange derselben eine neue Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird«.

Die persönliche und dienstliche Stellung der schweizerischen Beamten kann im Vergleiche mit der durch Recht und Gesetz geregelten und gesicherten Stellung der deutschen Reichs-Postbeamten nicht als günstig bezeichnet werden. Es giebt in der Schweiz bekanntlich keine auf Lebenszeit angestellte Beamte, sondern nur ein Wahlbeamtenthum. Wie der Bundesrath alle drei Jahre einer Neuwahl durch die Bundesversammlung unterworfen ist, so werden auch für alle eidgenössischen Beamtenstellen alle drei Jahre Neuwahlen vorgenommen. Die gegenwärtige Wahlperiode läuft seit dem 1. April 1900. Das Recht, die Beamten zu wählen, steht dem Bundesrathe zu, welchem die Wahlvorschläge von den einzelnen Departementen (das Wort wird der Schreibweise gemäfs, also nicht französisch ausgesprochen), für die Postbeamten demnach von dem Postdepartement, unterbreitet werden.

Gegen die Wahl kann aber das souveraine Volk Einspruch erheben.

Diese eigenthümliche Einrichtung ist in der demokratischen Verfassung der schweizerischen Kantone begründet. Sie wurzelt in der tiefgehenden Abneigung des freien Volkes gegen alles Beamtenthum und gegen die von ihm ausgehende Bevormundung. Das Volk ist stolz darauf, dafs die Beamten in letzter Instanz von ihm abhängen. Gar oft hört man, wenn von hochgestellten Beamten und ihrer Leutseligkeit im Verkehre mit dem Publikum die Rede ist, die selbstbewufste Aeufserung »das können wir von ihnen verlangen; das sind unsere Beamten; die haben wir gewählt«. Sein staatsbürgerliches Recht kennt jeder Schweizer. Dafür sorgt schon der vorzügliche Schulunterricht.

Die Einrichtung des Wahlbeamtenthums bietet dem Staate allerdings die Möglichkeit, dem Dienste der Allgemeinheit und des öffentlichen Wohles tüchtige Kräfte zu sichern und unzuverlässige Elemente ohne viele Umstände aus dem Dienste zu entfernen. Aber sie macht die Stellung des Beamten dem Staate gegenüber zu einer fast schutz- und rechtlosen und birgt die Gefahr in sich, dafs in Zeiten der politischen Erregung mifsliebig gewordene, sonst aber tüchtige Beamte ihre Stelle verlieren.

Der schweizerische Postbeamte beginnt seine dienstliche Laufbahn in der Regel als Postlehrling. Zu Anfang eines jeden Jahres setzt die Ober-Postdirektion in Bern, die oberste Postverwaltungsbehörde der Schweiz, fest, ob und wie viel Lehrlinge aufzunehmen sind. Der Zutritt zu den Postdienststellen steht auch weiblichen Personen offen. Solche werden jedoch im eigentlichen Postdienste nur in beschränktem Umfange verwendet. Seit dem Jahre 1890 sind weibliche Bewerber lediglich im Jahre 1894 und auch damals nur in geringer Zahl und in wenigen Kreis-Postdirektionen zugelassen worden. Dagegen werden im Telegraphen- und Fernsprechdienste von der Telegraphenverwaltung, die von der Postverwaltung völlig getrennt ist, weibliche Personen in grofser Zahl verwendet.

Die Bewerber dürfen nicht jünger als 16 und nicht älter als 25 Jahre sein. Sie werden, wenn ihre Schul- und Führungszeugnisse genügen, zu einer am Sitze der Kreis-Postdirektionen, die etwa den Ober-Postdirektionen in Deutschland entsprechen, abzulegenden gemeinsamen Aufnahme-Prüfung einberufen. Diese Prüfung kann erlassen werden, wenn der Bewerber die oberen Klassen einer höheren Schule (Gymnasium, Realschule, Technikum) besucht hat und dies durch ein befriedigendes Abgangszeugnifs darthut. Sie wird durch eine von der Ober-Postdirektion ernannte Kommission von zwei Mitgliedern unter Mitwirkung des Kreis-Postdirektors abgehalten. Durch die Prüfung soll der Bewerber einen gewissen Grad allgemeiner Bildung, eine gute Handschrift, Fertigkeit im Rechnen, Kenntnifs der politischen Geographie und Gewandtheit im Gebrauche wenigstens zweier der drei Nationalsprachen (deutsch, französisch und italienisch) nachweisen. Im Rechnen wird die Lösung von vier Aufgaben verlangt; die eine besteht aus dem Zusammenzählen von 31 ein- bis vierstelligen Posten, während die anderen drei aus der Regeldetri mit einfachen Brüchen gewählt werden. Die Zensuren werden in Form von Noten ertheilt, von denen 0 = ganz ungenügend, 1 = mittelmäfsig, 2 = ziemlich gut, 3 = gut und 4 = vorzüglich bezeichnet. Für die Handschrift wird als Note höchstens 3 gegeben. Bewerber, deren Gesammtnotenzahl nicht wenigstens 14 beträgt, werden in der Regel zurückgewiesen. Nach dem Ergebnisse der Prüfungen trifft die Ober-Postdirektion unter den Bewerbern die Wahl. Die tauglich befundenen Personen überweist sie einzelnen Postbüreaus zur Ausbildung im Postdienste. Eine Vereidigung findet weder beim Eintritt in den Dienst noch in den späteren Stellungen statt. Die Dauer der Lehr-

zeit beträgt 18 Monate. Nach Ablauf der ersten 3 Monate erstattet der Vorsteher der Postanstalt der Kreis-Postdirektion Bericht über die Fähigkeiten, Leistungen und das Betragen des Lehrlings. Die Ober-Postdirektion entscheidet hierauf über seine Beibehaltung oder Entlassung. Die Lehrlinge haben auch den Telegraphendienst zu erlernen. Während der Zeit ihrer Ausbildung erhalten sie eine tägliche Entschädigung von $1\frac{1}{2}$ Franken für die ersten 3 Monate, von 2 Franken für die folgenden 9 Monate und von 3 Franken für den Rest der Lehrzeit.

Nach deren Beendigung haben die Lehrlinge sich einer sogen. Patent-Prüfung zu unterziehen. Die Prüfung wird von einer Kommission abgehalten, die in gleicher Weise wie bei der Aufnahme-Prüfung gebildet ist. Zu den Patent-Prüfungen haben die Lehrlinge die während der Lehrzeit angelegte Sammlung der Dienstvorschriften, gehörig geordnet und berichtigt, mitzubringen. Eine solche Sammlung ist nothwendig, da bei der schweizerischen Postverwaltung eine allgemeine Dienstanweisung nicht besteht. Durch die Prüfung soll festgestellt werden, inwieweit der Lehrling sich im Gebrauche der fremden Sprache fortgebildet hat; aufserdem ist eine genaue Kenntnifs des Betriebsdienstes nachzuweisen. Nach den nämlichen Grundsätzen wie bei der Aufnahme-Prüfung werden die Ergebnisse in Form von Noten ermittelt. Wer nicht mindestens 15 Noten erlangt hat, wird zur Patentirung nicht vorgeschlagen. Der Erwerb von 15 bis 19 Noten berechtigt zu einem Patente III. Klasse, der von 20 bis 23 Noten zu einem solchen II. Klasse und der Erwerb von mehr als 23 Noten zu einem Patente I. Klasse.

Nach bestandener Patent-Prüfung erhält der Lehrling die Amtsbezeichnung »Aspirant«. Die Aspiranten mit einem Patente I. und II. Klasse werden bis zur etatsmäfsigen Anstellung mit einem Tagegelde von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Franken — je nach dem Orte der Beschäftigung und den Leistungen des Einzelnen — zu Hülfeleistungen und Vertretungen verwendet. Aspiranten mit einem Patente III. Klasse erhalten eine derartige Beschäftigung nur insoweit, als Aspiranten mit Patenten I. oder II. Klasse nicht vorhanden sind.

Wenn ein Lehrling oder Aspirant versetzt wird — Versetzungen der angestellten Beamten kommen äufserst selten vor, da diese alle drei Jahre für eine bestimmte Beamtenstelle gewählt werden —, dann empfängt er aufser der Erstattung der wirklichen Beförderungskosten zu seinem gewöhnlichen Tagegeld eine Versetzungszulage von $1\frac{1}{2}$ Franken auf die Dauer von höchstens vier Wochen.

Die Lehrlinge und Aspiranten können bei unbefriedigender Führung und ungenügenden Leistungen jederzeit entlassen werden. Falls sie selbst aus dem Postdienst ausscheiden wollen, müssen sie dies 14 Tage vorher anzeigen.

Alle zur Erledigung kommenden etatsmäfsigen Stellen — und zwar sowohl für Beamte als für Unterbeamte — werden öffentlich ausgeschrieben. Jeder Schweizer, welches Standes er auch sei, hat das Recht, sich um eine dieser Stellen zu bewerben. Die erfolgreiche Ablegung der Patent-Prüfung giebt daher an sich keinen unbedingten Anspruch auf Anstellung im Postdienste. Die Postverwaltung nimmt jedoch im eigenen Interesse bei der Besetzung der Stellen, d. h. bei ihren Vorschlägen für die Wahl von Bewerbern, auf die patentirten Aspiranten Rücksicht, wobei diejenigen mit einem höheren Patente vor denjenigen mit einem niedrigeren den Vorzug erhalten. Bei den Vorschlägen für die Wahl der höheren Beamten sollen die Berichte der bisherigen Vorgesetzten oder die unmittelbare Kenntnifs der Ober-Postdirektion von ihren Leistungen und ihrem Verhalten mafsgebend sein.

Die Inhaber der etatsmäfsigen Betriebsbeamtenstellen heifsen Commis. Sie können bei guten Leistungen und guter Führung in Stellen von Dienst-

chefs, Unterbüreauchefs, Büreauchefs (Vorstehern von Dienststellen), Postverwaltern (Vorstehern von Aemtern) und in diejenigen bei den Kreis-Postdirektionen und der Ober-Postdirektion einrücken. Auf Wunsch kann den patentirten Aspiranten auch die Verwaltung kleinerer Aemter (Büreaus III. Klasse), deren Vorsteher in der Regel aus der Zahl der ortsangesessenen Nicht-Fachleute hervorgehen, übertragen werden.

Für die Annahme als Unterbeamter (Angestellter) gilt als Bedingung, dafs der Bewerber gesund, im Rechnen, Schreiben und Lesen geübt und im Besitze guter Führungszeugnisse ist. Auf das Vorleben des Bewerbers wird genau eingegangen. Es bestehen folgende Unterbeamtenklassen: Kondukteure, Packet-, Mandat- und Nachnahmeträger, Briefträgerchefs, Oberbriefträger, Briefträgerchef-Gehülfen, Briefträger, Büreaudiener, Hauswarte, Wagenmeister, Packerchefs, Packer, Wagenbesorger, Briefkastenleerer, Landbriefträger und Landboten. Auch die Ablagehalter, welche den Dienst bei den kleinsten, den deutschen Postagenturen und Posthülfstellen gleichenden Poststellen versehen und dabei den Bestell- und Botendienst in der Regel mitverrichten, zählen zu den Unterbeamten.

Nachdem die schweizerische Postverwaltung im Jahre 1892 die Besoldungen der Unterbeamten bei den Postbüreaus I., II. und III. Klasse sowie der Briefträger und Postboten bei den Postablagen neu geregelt hatte, hat sie 1896 die Besoldungen der Beamten bei den Büreaus III. Klasse und 1898 die Besoldungen der übrigen Beamten und Unterbeamten im Allgemeinen nach dem Systeme der Dienstalterszulagen festgesetzt.

Zum richtigen Verständnifs der nachstehend mitgetheilten schweizerischen Besoldungssätze im Vergleiche zu den Besoldungsverhältnissen in anderen Ländern mufs im Auge behalten werden, dafs, worauf später noch zurückgekommen wird, die schweizerischen Postbeamten aufser ihren Gehältern sonstige Bezüge, wie Wohnungsgeldzuschüsse, Stellenzulagen, Zulagen in gehobenen Dienststellen, Theuerungszulagen, nicht erhalten, in Ermangelung entsprechender Mittel keine Unterstützungen empfangen können, dafs ihnen im Falle der Dienstunfähigkeit kein Ruhegehalt gewährt, und dafs auch für ihre Hinterbliebenen in keiner Weise gesorgt wird.

Bei der Ober-Postdirektion und den Kreis-Postdirektionen beziehen:

a) der Ober-Postdirektor	6000	bis	8000	Franken;
b) der Ober-Postinspektor, Kursinspektor, Ober-Postkontroleur und die Kreis-Postdirektoren	5000	-	7000	- ;
c) die Adjunkten der Ober-Postinspektion, der Kursinspektion, der Ober-Postkontrolle, die Traininspektoren, die Materialienverwalter, der Kontroleur der Taxwerthzeichen, die Adjunkten, Kassirer und Kontroleure der Kreis-Postdirektionen, Sekretäre I. Klasse der Ober-Postinspektion und Kursinspektion und Revisoren I. Klasse der Ober-Postkontrolle.	4000	-	5500	- ;
d) die Sekretäre II. Klasse der Ober-Postinspektion und Kursinspektion und die Revisoren II. Klasse der Ober-Postkontrolle	3500	-	4500	- ;
e) die Kanzlisten I. Klasse und Revisionsgehülfen	3000	-	4000	- ;
f) die Kanzlisten II. Klasse, der Hauswart der Ober-Postdirektion und der Gehülfe der Werthzeichenkontrolle.................	2000	-	3500	- ;
g) die Aushülfen, Packer, Magaziniers, Büreaudiener und Ausläufer bei der Ober-Postdirektion		bis	2500	- .

Die Festsetzung des Gehalts der Beamten und Unterbeamten bei den Postbüreaus I. und II. Klasse richtet sich aufser nach der Dienststellung dieser Personen auch nach der Einwohnerzahl der betreffenden Orte. Die Postbüreaus I. und II. Klasse entsprechen ungefähr den deutschen Postämtern I. Klasse. Die Postbüreaus I. Klasse befinden sich nur am Sitze der Kreis-Postdirektionen und stehen unter der unmittelbaren Leitung des Kreis-Postdirektors, während die Büreaus II. Klasse in den übrigen verkehrsreichen Orten eingerichtet sind. An ihrer Spitze steht ein Postverwalter.

Es erhalten	in Orten mit wenigstens 10000 Einwohnern Franken	in Orten mit weniger als 10000 Einwohnern Franken
A. Beamte:		
die Postverwalter, denen wenigstens ein Büreauchef untergeordnet ist, ...	3000 bis 4800	2700 bis 4500
die Postverwalter ohne Büreauchefs und die Büreauchefs	2400 - 4500	2400 - 4300
die Dienstchefs und Unterbüreauchefs ..	2100 - 4000	2100 - 3800
die Commis männlichen Geschlechts ...	1800 - 3700	1800 - 3500
die Commis weiblichen Geschlechts....	1800 - 3300	1800 - 3100
B. Unterbeamte:		
die Kondukteure	1500 - 2700	1500 - 2500
die Packet-, Mandat- und Nachnahmeträger, Briefträgerchefs, Oberbriefträger und Briefträgerchefgehülfen	1620 - 2500	1620 - 2380
die Briefträger, Büreaudiener, Hauswarte, Wagenmeister und Packerchefs......	1500 - 2300	1500 - 2180
die Packer und Wagenbesorger	1440 - 2200	1440 - 2080
die Briefkastenleerer	1380 - 2100	1380 - 1980.

Die etwa den deutschen Postämtern III. Klasse oder den gröfseren Postagenturen entsprechenden Büreaus III. Klasse sind in kleineren Orten eingerichtet. Die Vorsteher dieser Büreaus, welche die Amtsbezeichnung »Posthalter« führen und in der Regel, wie bereits erwähnt, aus der Zahl der Ortseingesessenen hervorgehen, nehmen den Dienst entweder allein oder mit Unterstützung durch Angehörige oder Privatgehülfen wahr; auch haben sie in den meisten Fällen den Bestelldienst im Orte und die sonstigen Unterbeamtengeschäfte für eigene Rechnung zu besorgen, wobei es ihnen gestattet ist, den Bestelldienst u. s. w. in eigener Person auszuführen. Die neu angenommenen Posthalter tragen die durch ihre Unterweisung entstehenden Kosten.

Für die Bemessung des den Posthaltern zustehenden Gehalts sind folgende sieben Kategorien gebildet:

I. Kategorie	von	2400	bis	3700 Fr.,
II.	-	2100	-	3300 -
III.	-	1800	-	3000 -
IV.	-	1500	-	2400 -
V.	-	1200	-	2100 -
VI.	-	900	-	1800 -
VII.	-	600	-	1500 - .

Die Einreihung der Büreaus III. Klasse in die verschiedenen Kategorien erfolgt auf Grund sogenannter Verkehrsnoten. Bei ihrer Feststellung ist die Zahl der täglich abgefertigten Fahrpostkartenschlüsse, die jährliche Zahl der ein-

geschriebenen Reisenden, der aufgegebenen und umgeleiteten gewöhnlichen Briefsendungen, der eingeschriebenen Sendungen, der aufgegebenen, angekommenen und umgeleiteten Fahrpostsendungen u. s. w. sowie die Zahl der aufserordentlichen Dienststunden mafsgebend. So werden z. B.:

	45 tägliche Fahrpostkartenschlüsse	als	4 Noten,
31 bis 45	-	-	- 3 -
16 - 30	-	-	- 2 -
und - 15	-	-	- 1 Note gezählt.

Die Noten jedes einzelnen Büreaus werden auf Grund der Statistik ermittelt. Um für diese möglichst zuverlässige Angaben zu erhalten, haben die Postbüreaus III. Klasse, deren Vorsteher an recht hohen Ergebnissen ein begreifliches Interesse haben, während der zwei im Februar und August jährlich stattfindenden Zählperioden den abgehenden Kartenschlüssen Zählungskarten beizufügen.

Bei mehr als 40	Verkehrsnoten	werden die Büreaus in die	I. Kategorie,
- - - 35 bis 40	-	- - - - -	II. -
- - - 30 - 35	-	- - - - -	III. -

eingereiht u. s. w., in Abstufungen von je fünf Noten.

Jeder Posthalter ist verpflichtet, geeignete Diensträume zu besorgen. Als Entschädigung erhält er dafür den Betrag der ortsüblichen Miethe; aufserdem wird ihm für Beleuchtung und Beheizung eine dem muthmafslichen Aufwand entsprechende Vergütung gewährt.

Die Postanstalten geringsten Geschäftsumfanges bilden die Postablagen. Man unterscheidet rechnungspflichtige und nicht rechnungspflichtige. Die ersteren rechnen unmittelbar mit der Kreis-Postkasse ab, während die letzteren in rechnerischer Beziehung einem in der Nähe befindlichen Postbüreau zugewiesen sind. Ihre Vorsteher heifsen Ablagehalter. Der Postdienst bildet für sie nur eine Nebenbeschäftigung. Sie haben die Diensträume, Ausstattungsgegenstände und Amtsbedürfnisse selbst zu beschaffen sowie den Bestelldienst und die sonstigen Unterbeamtengeschäfte zu besorgen oder für eigene Rechnung besorgen zu lassen.

Ihre Besoldung ist eine verschiedene, je nachdem sie nur Büreaudienst oder daneben auch Bestell- und Botendienst wahrzunehmen haben.

Die Höhe der Entschädigung für den Büreaudienst richtet sich nach der Wichtigkeit der Stelle, dem Verkehrsumfang und dem Miethswerthe des Dienstlokals. Nach diesen Gesichtspunkten unterscheidet man fünf Besoldungsklassen und zwar:

die	I. Klasse	mit	120	Franken Gehalt,	
-	II. -	-	240	- -	
-	III. -	-	360	- -	
-	IV. -	-	480	- -	und
-	V. -	-	600	- - .	

Die Entschädigung für die Wahrnehmung des Bestell- und Botendienstes bemifst sich nach der Länge der täglichen Dienstzeit und beträgt für das Jahr

bei einer solchen von	1 Stunde täglich	120 bis 160	Franken,
- - - -	2 Stunden -	240 - 320	-
- - - -	3 - -	360 - 480	-

u. s. w. 120 bis 160 Franken für jede weitere tägliche Dienststunde mehr. Dauert der tägliche Bestell- und Botendienst länger als 10 Stunden, d. i. die gröfste, von der Postverwaltung als zulässig festgesetzte Tagesleistung, dann wird dem Ablagehalter für die Annahme einer Aushülfe eine Zulage von 120 Franken für jede Jahresdienststunde gewährt.

Besondere Landbriefträger und Landboten werden nur bei den Postbüreaus I. und II. Klasse angestellt. Ihre Besoldung bemifst sich nach denselben Grundsätzen, wie bei den Postablagen die Vergütung für Wahrnehmung des Bestell- und Botendienstes. Hiernach beträgt sie bei einer täglichen Dienstleistung von 10 Stunden 1200 bis 1600 Franken. Bei den Postbüreaus III. Klasse wird die Entschädigung für Besorgung des Bestell- und Botendienstes bei Festsetzung der Notenzahl berücksichtigt. Es zählen nämlich mehr als 20 000 im Briefträger- und Botendienste jährlich zurückgelegte Kilometer als neun Noten, mindestens 2500 km als eine Note.

Als Grundsatz gilt, dafs ein Angestellter, der im ausschliefslichen Dienste einer eidgenössischen Verwaltung steht, mindestens eine Besoldung von 1200 Franken erhalten soll.

Wo ein Mindest- und Meistgehalt festgesetzt ist, steigt die Besoldung des Beamten oder Angestellten mit Ablauf jeder dreijährigen Amtsperiode um 300 Franken. Wenn jedoch einem Beamten oder Angestellten ungenügende Leistungen oder tadelhafte Aufführung nachgewiesen werden können, so erhält er entweder gar keine oder eine geringere Besoldungszulage. Die volle Zulage von 300 Franken wird den Beamten auch nur dann gewährt, wenn sie vor Beginn einer neuen dreijährigen Amtsperiode länger als 30 Monate im Dienste gestanden hatten.

Bei Beförderungen oder beim Uebertritt aus einer Stelle in die andere setzt die Postverwaltung das Gehalt nach den Grundsätzen für Bewilligung von Gehaltszulagen, aber auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände, fest.

Ein Commis, der etwa dem deutschen Post- oder Ober-Postassistenten entspricht und im Alter von 20 Jahren die erste Anstellung mit einem Gehalte von 1800 Franken (= 1440 Mark) erlangt hat, erreicht im Alter von 41 Jahren den Meistbetrag von 3700 Franken (= 2960 Mark). Wohnungsgeldzuschufs wird nicht gewährt.

Ein Kondukteur bezieht nach zwölfjähriger Dienstzeit ein Gehalt von 2700 Franken (= 2160 Mark), daneben aber bei Begleitung der Alpenposten eine tägliche Zulage von 5 Franken und nicht unerhebliche Trinkgelder. Bei Begleitung einer Bahnpost erhält er eine besondere Entschädigung, welche den Betrag von 5 Franken 80 Cts. täglich erreichen kann.

Ueber Beamte und Angestellte können folgende Disciplinarstrafen verhängt werden: 1. Verweis, 2. Geldstrafe, 3. vorläufige Dienstenthebung mit Einbehaltung des Diensteinkommens, 4. Versetzung in eine niedrigere Gehaltsstufe, 5. nur provisorische Wiederwahl bei Ablauf der Wahlperiode, 6. Aufforderung, die Dienstentlassung nachzusuchen, 7. Dienstentlassung. Die Postverwalter, Posthalter und Ablagehalter haben dem nachgeordneten Personale gegenüber keine Strafbefugnifs. Zur Verhängung von Verweisen und Geldstrafen sind die Kreis-Postdirektionen berechtigt, während die Festsetzung der schwereren Strafen den höheren Behörden (Ober-Postdirektion, Postdepartement und Bundesrath) vorbehalten ist.

Die schweizerische Postverwaltung hat sich bei Bemessung der Arbeitszeit ihrer Beamten nach dem Bundesgesetze vom 27. Juni 1890 zu richten. Dieses Gesetz findet auf die im Betriebsdienste mit der Verpflichtung zur Einhaltung der gewöhnlichen Arbeitszeit angestellten Personen der Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen, der Postverwaltung sowie der vom Bunde konzessionirten oder von

ihm betriebenen Transportanstalten Anwendung. Danach darf die Arbeitszeit dieser Personen täglich 12 Stunden nicht überschreiten; es mufs ihnen eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 8 bis 10 Stunden, je nach der Art der Beschäftigung, und nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit eine Ruhe von wenigstens einer Stunde gewährt werden. Im Zeitraum eines Jahres sind ihnen, angemessen vertheilt, 52 Tage ganz frei zu geben; davon sollen 17 auf einen Sonntag fallen.

In Ausführung dieses Gesetzes hat die schweizerische Postverwaltung bestimmt, dafs die gewöhnliche Arbeitszeit des im Betriebsdienste beschäftigten Personals in der Regel nicht über 10 Stunden hinausgehen darf. Die ununterbrochene Ruhezeit soll für die Bahnpostbeamten und Kondukteure wenigstens 10 Stunden, für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden betragen. Im Fahrdienste darf demselben Beamten während mehrerer Nächte hinter einander die Nachtruhe nicht verkürzt werden. Die Ruhetage (Freitage) sollen 24 Stunden umfassen und müssen am Wohnorte des Beamten verbracht werden können. Dauert der Nachtdienst bis 1 Uhr nach Mitternacht, dann darf der folgende Tag nicht als ganzer, sondern nur als halber Ruhetag gerechnet werden. Dauert er noch länger, so bleibt er bei Berechnung der Ruhetage überhaupt aufser Betracht.

Um die Ausführung der gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften über die Dienst- und Ruhezeit der Betriebsbeamten zu sichern, werden alle von den Postanstalten aufgestellte Dienststundenpläne den Kreis-Postdirektionen und von diesen der Ober-Postdirektion zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Eine derartige strenge Kontrolle ist nothwendig, weil nach dem Arbeitsgesetz Uebertretungen der gesetzlichen Bestimmungen mit Geldbufse bis zu 1000 Franken bestraft werden, auch wenn der Beamte auf die gesetzlich zugesicherte Dienstbefreiung freiwillig verzichtet hat.

Für die Wahrnehmung des Nachtdienstes, der als solcher von $9\frac{1}{2}$ Uhr Abends bis 6 Uhr früh gerechnet wird, erhalten die Beamten, wenn sie in dieser Zeit wirkliche Dienstgeschäfte verrichten, eine besondere Entschädigung. Sie beträgt:

bei einer Dauer von $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden für die Beamten 1 Frank, für die Unterbeamten 70 Cts.;
bei einer Dauer von mehr als 2 bis $3\frac{1}{2}$ Stunden für die Beamten $1\frac{1}{2}$ Franken, für die Unterbeamten 1 Frank
und bei einer Dauer von mehr als $3\frac{1}{2}$ Stunden für die Beamten 2 Franken, für die Unterbeamten $1\frac{1}{2}$ Franken.

Die dauernde und ausschliefsliche Verwendung der nämlichen Beamten im Bahnpostdienst ist unzulässig. Derselbe Beamte darf vielmehr ohne Genehmigung der Ober-Postdirektion während eines Kalenderjahrs nicht mehr als 180 Tage im Bahnpostdienste beschäftigt werden. Der Postbetrieb in den Bahnposten ist daher stets der Orts-Postanstalt am Anfangspunkte des Kurses übertragen, um das Personal abwechselnd im Bahnpost- und im Ortsdienste verwenden zu können.

Die Entschädigungen, welche die Beamten im Bahnpostdienst erhalten, richten sich danach, wie lange und in welcher Zeit sie von ihrem Amtsort abwesend sind, und ob Mahlzeiten aufserhalb des letzteren eingenommen werden müssen. Danach werden vergütet

für ein Morgenessen	dem Beamten	1 Frank,	dem Angestellten	0,70 Frank,
- - Mittagessen	- -	$2\frac{1}{2}$ Franken,	- -	1,80 Franken,
- - Abendessen	- -	2 -	- -	1,50 -
- - Nachtlager	- -	1 Frank,	- -	0,80 Frank,
- den Nachtdienst	- -	$1\frac{1}{2}$ Franken,	- -	1,00 - .

Die Kondukteure der Alpenposten erhalten an Stelle dieser besonderen Entschädigungen eine tägliche Zulage von 5 Franken.

Um zu vergleichen, wie sich diese Vergütungen gegenüber den in Deutschland zu zahlenden verhalten, soll nach Mafsgabe der Anlagen 73 und 73a zum Abschn. VIII d. A. D. A. f. P. u. T. eine Berechnung aufgestellt werden.

In Deutschland erhält ein Bahnpostbeamter, der früh $4^{\underline{28}}$ abfährt und am selben Morgen 9^7 V. zurückkehrt, unter Zugrundelegung von 62 km, an Fahrtgebühren 50 Pf. In der Schweiz würde dieser Beamte als Vergütung für ein Morgenessen 1 Frank und u. U. noch die Nachtdienstentschädigung von 1 1/2 Franken = 2 1/2 Franken oder 1 Mark 20 Pf. zu beziehen haben. Ein deutscher Bahnpostbeamter, der am 1. Tage um $5^{\underline{50}}$ früh abfährt und am 2. Tage Abends $6^{\underline{15}}$ zurückkehrt, empfängt, mit Berücksichtigung eines Ueberlagers und 654 zurückgelegter Kilometer, eine Vergütung von 8 Mark 4 Pf. Der schweizerische Beamte würde erhalten für 2 Morgenessen 2 Franken, für 2 Mittagessen 5 Franken, für 1 Abendessen 2 Franken und für 1 Nachtlager 1 Frank, zusammen 10 Franken oder 8 Mark.

An allen gröfseren Eisenbahnknotenpunkten hat die schweizerische Postverwaltung entweder im Postgebäude selbst oder in der Nähe wohnliche und heizbare Zimmer als Unterkunftsorte für die Bahnpostbeamten und Kondukteure einrichten lassen. Die Räume sind mit dem nöthigen Schreibzeuge, den im Fahrdienst erforderlichen Formularen, Kartirungsverzeichnissen u. s. w. ausgestattet.

Ist der Beamte durch Ableistung des Militärdienstes, der in einem Rekrutenkursus von zweimonatiger Dauer besteht, oder durch Krankheit gezwungen, den Dienst zu unterbrechen, so kommt von der gesetzlichen Jahreszahl der Ruhetage für jede Woche ein Tag in Abzug, und zwar für je drei Wochen ein Freisonntag und zwei Freiwerktage. Bleibt der Beamte, ohne wirklich arbeitsunfähig zu sein, zum Gebrauch einer Kur oder zur Erholung vom Dienste fern, dann wird ihm in der Regel die Hälfte der Urlaubstage auf die Zahl der gesetzlichen Ruhetage, von der anderen Hälfte aber auf jede Woche ein Tag angerechnet. Die Ober-Postdirektion kann jedoch, wenn sie es für angezeigt erachtet, den ganzen Urlaub als Ruhetage berechnen. Die Nothwendigkeit des Urlaubs mufs im Allgemeinen durch ärztliches Attest nachgewiesen werden. Auf ihren Wunsch und auf Rechnung der gesetzlichen 52 dienstfreien Tage können, auch ohne besonderen Nachweis der Nothwendigkeit, den Beamten jährlich 14 und den Angestellten jährlich 8 Tage Urlaub gewährt werden. Mit diesem Zustand ist das Personal nicht zufrieden. Sein in verschiedenen Petitionen zu Tage getretenes Bestreben geht dahin, einen in die günstige Jahreszeit zu legenden zusammenhängenden Urlaub, der auf die 52 Ruhetage nicht anzurechnen wäre, zu erlangen.

Unter das Arbeitsgesetz vom 27. Juni 1890 fallen nur die eigentlichen Betriebsbeamten, nicht aber die Beamten und Angestellten der Ober-Postdirektion und der Kreis-Postdirektionen. Diese haben also keinen gesetzlichen Anspruch auf eine bestimmte Anzahl von Ruhetagen. Die Kreis-Postdirektionen können aber, sofern keine Kosten für die Postkasse entstehen, den ihnen nachgeordneten, vom Arbeitsgesetze nicht berührten Beamten einen Urlaub von höchstens 8 Tagen gewähren. Zur Ertheilung eines Urlaubs von längerer Dauer ist nur der Ober-Postdirektor befugt. Dieser hat jedoch, wenn es sich um einen nicht durch den Krankheitszustand erforderlich werdenden Urlaub von mehr als 14 Tagen handelt, zuvor die Genehmigung des Postdepartements oder des Bundesraths einzuholen.

Denjenigen Postillonen, deren tägliche Postdienstzeit mehr als 5 Stunden beträgt, werden jährlich 17 Ruhetage,

und zwar möglichst an Sonntagen, gewährt. Ihre Vertretung erfolgt auf Kosten der Postkasse.

Den schweizerischen Bundesbeamten steht ein Anspruch auf Ruhegehalt nicht zu. Nachdem im Jahre 1891 der vom Bundesrathe vorgelegte, dahin zielende, sich in recht bescheidenen Grenzen haltende Gesetzentwurf mit grofser Mehrheit abgelehnt worden war, hat man es nicht wieder gewagt, mit einem neuen Entwurfe vor das souveräne Volk zu treten. Die Beamten empfinden den Mangel eines gesetzlichen Anspruchs auf Versorgung für die Zeit ihrer Dienstunfähigkeit noch schmerzlicher als den Uebelstand, dafs ihre dienstliche Stellung nicht auf Lebenszeit, sondern immer nur auf drei Jahre gesichert ist. Denn nach Ablauf dieser Frist kann ein Beamter, der seine Schuldigkeit thut, mit Sicherheit darauf rechnen, dafs er auch in der neuen Wahlperiode seine Stelle behält, da sein Verbleiben darin auch im Interesse der Verwaltung liegt. Wird aber der Beamte krank und unfähig, sein Amt ordnungsmäfsig zu versehen, dann mufs er gewärtig sein, dafs er sein Amt und damit sein Brot verliert. Nach dem Besoldungsgesetze kann zwar einem Beamten, der wegen Krankheit seine Dienststelle aufgeben mufs, die Besoldung auf die Dauer eines Jahres weitergezahlt werden. Er hat indefs keinen rechtlichen Anspruch darauf; nach Ablauf des einen Jahres bietet sich auch für die Postverwaltung keine Möglichkeit mehr, dem völlig dienstunfähigen Beamten zu helfen. Die Lage der schweizerischen Postbeamten würde hiernach eine trostlose sein, wenn nicht die Postverwaltung in humaner Weise bemüht wäre, deren Loos dadurch zu mildern, dafs sie die Beamten, wenn sie sich gut geführt haben und im Stande sind, irgend einen Dienst zu verrichten, so lange als möglich in ihrer Stelle beläfst und die fehlende oder verminderte Arbeitskraft durch Hülfspersonal ersetzt. Immerhin ist die Rolle eines leistungsunfähigen Beamten nicht gerade beneidenswerth.

Den Hinterbliebenen eines im Dienste verstorbenen Beamten kann dessen Gehalt auf die Dauer eines Jahres belassen werden. Einen rechtlichen Anspruch haben sie aber nicht darauf. Nach Ablauf des Jahres fällt jede Unterstützung seitens der Postverwaltung fort, wenn nicht der Tod des Beamten die Folge eines Betriebsunfalls war.

Für die Anstellung als Postillon wird gute Führung, ein Alter von wenigstens 18 Jahren, Gewandtheit im Umgange mit Pferden und Fähigkeit im Lesen und Schreiben gefordert. Der Postpferdehalter, dessen Angestellte die Postillone sind, hat mit jedem einen Dienstvertrag abzuschliefsen und darin auch die besonderen Bedingungen über Beköstigung, Wohnung und Löhnung festzusetzen. Dem Postillon müssen monatlich, wenn ihm freie Beköstigung und Wohnung gewährt werden, wenigstens 30 Franken, anderenfalls aber wenigstens 90 Franken als Lohn gezahlt werden. Bei Verwendung auf wichtigen und beschwerlichen Kursen und, wenn er bei dem Postpferdehalter länger als ein Jahr im Dienste steht, soll er mehr als diese Mindestsätze erhalten. Die Postverwaltung bewilligt Löhnungszulagen an alle Postillone, die wenigstens ein Jahr lang im Dienste sind, unter der Bedingung, dafs ihre Dienstleistungen und ihr Verhalten mindestens als befriedigend bezeichnet werden können. Auf diese Löhnungszulage haben auch die Postpferdehalter für ihre Person Anspruch, wenn sie den Postillonsdienst selbst besorgen. Die Höhe der Zulage wird bemessen a) nach der Bedeutung des Dienstes, b) nach den Leistungen, c) nach dem Dienstalter. Auch hier wird nach der bei der schweizerischen Postverwaltung üblichen Weise das Urtheil zahlenmäfsig durch Festsetzung von Noten gebildet. So gilt bei a) leichter Einspännerdienst als 1, schwerer Zweispännerdienst als 3 Noten; bei b) wer-

den für Führung, Wartung der Pferde, Dienstkleidung, Verhalten Noten von 0 bis 4 ertheilt; bei c) zählen 1 bis 2 Dienstjahre als 1, 2 bis 6 Dienstjahre als 2, 7 bis 10 Dienstjahre als 3 und mehr als 10 Dienstjahre als 4 Noten. Der Werth jeder Note ist festgesetzt bei a) auf 3, bei b) auf 10 und bei c) auf 20 Franken. Hiernach kann im günstigsten Falle die Löhnungszulage 132 Franken für das Jahr betragen.

Den Beamten ist im Allgemeinen das Tragen einer Dienstkleidung nicht vorgeschrieben. Nur diejenigen Beamten, welche auf Bahnhöfen oder anderen wichtigen Umladestellen den Postdienst zu überwachen haben, tragen eine Dienstmütze. Dazu tritt im Winter ein Mantel. Die Mütze, in Form eines Käppis mit schrägem Schirme, besteht aus hellblauem Tuche und ist mit einem schwarzen Sammetrand und einem Sturmband aus Goldkordon versehen. Auf beiden Seiten sind je zwei Luftlöcher angebracht. Vorn ist ein vergoldetes, von einem Eichenlaubkranz umschlungenes Posthorn als Abzeichen befestigt. Der Mantel besteht aus eisengrauem Manteltuch, entspricht der in der Schweiz üblichen Form des sogenannten Offizierskaputs, ist mit Kapuze und am Rücken mit einer Quetschfalte versehen. Die Kosten für die Anschaffung der Mütze haben die Beamten aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Die Verwaltung liefert ihnen dazu nur das Abzeichen. Hat jedoch ein Beamter 6 Monate lang einen Dienst verrichtet, welcher das Tragen der Dienstmütze bedingt, dann erstattet ihm die Verwaltung den Anschaffungspreis mit 5 Franken. Der Mantel wird allgemein unentgeltlich geliefert. Sind mehrere Beamte im Bahnhofsdienste beschäftigt, dann tragen diese den einen Mantel abwechselnd.

Die Unterbeamten sind in der Regel alle zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichtet. Die bestellenden Boten können jedoch, wenn der Dienst unbedeutend ist, bürgerliche Kleidung anlegen. Sie erhalten alsdann an Stelle der sonst den Unterbeamten von der Verwaltung grundsätzlich kostenlos zu liefernden Dienstkleidungsstücke jedes Jahr eine baare Entschädigung von 20 Franken. Den Postillonen liefert die Postverwaltung Jacke und Mantel ebenfalls unentgeltlich; die anderen Dienstkleidungsstücke haben sie auf eigene Kosten zu beschaffen. Es werden ihnen aber fertige Hosen zu einem ermäfsigten Preise oder Tuch dazu und zu Westen zum Selbstkostenpreise von der Verwaltung abgelassen.

Die Kopfbedeckung der Unterbeamten hat die Form eines sechstheilig geschnittenen Käppis mit schrägem Schirme und besteht aus blaumelirtem Tuche. Sie ist mit einem Sturmband aus schwarzlackirtem Leder versehen. Der Rand des Bodens ist mit hochrothem Paspoil eingefafst. Am unteren Rande der Mütze entlang läuft eine bei Kondukteuren 4 mm, bei Briefträgern 2 mm breite, hinten in einem ungarischen Knoten endigende Silbertresse. Die Dienströcke, Mäntel und Mantelkragen bestehen aus blaumelirtem, die Paspoils an ihnen aus scharlachrothem Tuche. Der Dienstrock der Kondukteure ist mit einem aus scharlachrothem Tuche gefertigten und mit einer Silberborte verzierten Stehkragen versehen, während sich an den Dienströcken der übrigen Unterbeamten Umlegekragen von graumelirtem Tuche befinden. An Stelle der Röcke benutzen die im inneren Dienste beschäftigten Unterbeamten Jacken. Der Mantel ist entweder mit Kapuze oder mit Pelerine ausgestattet. Die Kopfbedeckung der Postillone besteht aus einem runden, schwarzlackirten Filzhute mit breitem Rande und einer breiten Silberborte.

Die zur Herstellung der Dienstkleidungsstücke erforderlichen Stoffe und Zuthaten besorgt die Zentral-Postverwaltung selbst, und zwar in der Regel im Wege des öffentlichen Angebots. Alsdann läfst sie aus diesen Stoffen durch die Handwerker die Kleidungsstücke anfertigen. Um den Verbrauch der Stoffe zu überwachen, ist genau bestimmt, wie viel zu einem

Stücke verwendet werden darf. So werden z. B. zu einem Kondukteurrock 1,90 m blaumelirtes, 8 cm scharlachrothes Tuch, 2,50 m Futterstoff, 60 cm Leinwand, 15 grofse, 4 kleine Knöpfe und 60 cm Silberborte geliefert. Die Tragezeit ist für die Mütze, Rock, Weste, Hose und Bluse auf 1 Jahr, für die Winterjacke der Alpenpostkondukteure auf 2 Jahre und für den Mantel und Mantelkragen auf 3 Jahre festgesetzt. Der Ersatz des Beamtenmantels findet nach Bedarf statt.

Die Beamten haben die Dienstkleidung auf eigene Kosten stets in gutem und reinlichem Zustande zu erhalten. Nachlässigkeit in ihrer Behandlung oder Mangel an Reinlichkeit wird bestraft. Wenn Dienstkleidungsstücke durch Nachlässigkeit des Beamten vor der Zeit unbrauchbar werden, kann die Verwaltung von ihm den Ersatz auf seine Kosten verlangen. Scheidet ein Beamter vor Ablauf der Tragezeit der ihm gelieferten Dienstkleider aus dem Dienste, dann hat er diese in gereinigtem Zustande zurückzuliefern oder ihren Gebrauchswerth zu erstatten. Die Dienstkleider verstorbener Beamten werden nicht zurückverlangt; sie werden vielmehr den Hinterbliebenen belassen.

Die schweizerischen Postbeamten haben für ihr Dienstverhältnifs nach unserer Auffassung ungemein hohe **Kautionen** zu bestellen und zwar

die Kreispostkassirer	20 000	Franken,
die Beamten der Ober-Postdirektion und der Kreis-Postdirektionen	6 000	-
die Büreauchefs und Postverwalter	6 000	-
die Commis	3 000	-
die Posthalter	5 000	-
die Kondukteure	5 000	-
die übrigen Unterbeamten	2 000	-
die Postaspiranten und Postlehrlinge	3 000	-

Die Kautionsleistung erfolgt in der Weise, dafs die Betheiligten sich entweder als Mitglieder des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins, welcher dem Bunde gegenüber auf Grund einer allgemeinen Bürgschaftsverpflichtung für seine Mitglieder haftet und hierfür von jedem Mitgliede $^1/_{20}$ v. H. der von ihm zu leistenden Bürgschaftssumme erhebt, ausweisen oder Bürgschaft durch zwei in der Schweiz wohnhafte Personen mit ausreichendem Besitzthume bestellen. Bürgschaft durch Realkaution darf nur ausnahmsweise, mit Bewilligung des Bundesraths, angenommen werden. Als der Bürgschaftsverein noch nicht bestand, wurde die Sicherheit lediglich durch Stellung besonderer Bürgen geleistet. Bei der Höhe der Kautionsbeträge bereitete die Bestellung von Bürgen dem Personal grofse Schwierigkeiten, die sich jedesmal erneuten, wenn ein Bürge starb oder in Vermögensverfall gerieth. Es sollen Fälle eingetreten sein, dafs Beamte zum Austritt aus dem Dienste gezwungen wurden, weil ihnen die Beschaffung der erforderlichen Bürgschaft nicht gelang. Dazu kam, dafs den Verwaltungsbehörden aus der damaligen Form des Bürgschaftswesens ein umfangreiches Schreibwerk erwuchs. Unter diesen Umständen bildete die Gründung des Amtsbürgschaftsvereins im Jahre 1884 eine wahre Wohlthat für die Beamten. Ihm sind daher inzwischen fast alle kautionspflichtigen Beamten beigetreten. Gegen seine Einrichtung läfst sich der Einwand erheben, dafs er den treuen Beamten in die Lage bringt, für den unredlichen mit einzustehen. Da aber die Beamten an dem Geschäftsergebnisse des Amtsbürgschaftsvereins ein solidarisches Interesse haben, so überwachen sie sich gegenseitig und halten den Verein von unlauteren Elementen fern.

Die schweizerische Postverwaltung besitzt keinerlei Mittel, aus denen sie ihren Angehörigen oder deren Hinter-

bliebenen Unterstützungen gewähren könnte. Auch besondere Spar- und Krediteinrichtungen stehen den schweizerischen Postbeamten nicht offen. Lediglich im Wege der Selbsthülfe sind diese in Gemeinschaft mit den Telegraphen- und anderen Beamten zur Bildung eines Lebensversicherungsvereins gelangt. Als Mitglieder dieses Vereins können sie eine Versicherung entweder auf Lebenszeit oder auf Vollendung des 60. Lebensjahrs nehmen. Im letzteren Falle erhalten sie aufser der Versicherungssumme eine vom Beginne des 61. Lebensjahrs ab zahlbare Altersrente von höchstens 1000 Franken.

Um den weniger bemittelten Klassen der Bevölkerung die Wohlthat der Lebensversicherung zugänglich zu machen, hat die Postverwaltung mit mehreren schweizerischen Lebensversicherungsgesellschaften, zuerst 1894 mit der Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich, ein Abkommen getroffen, wonach die Post zur Einziehung der Prämien bei Versicherungen von 100 bis 2000 Franken, die als sogenannte »Volksversicherungen« gelten, ihre Mitwirkung eintreten läfst. Die Bezahlung dieser Prämien geschieht in der Weise, dafs der Versicherte im Laufe eines Vierteljahrs auf einer Karte 13 Freimarken zu 20 Cts. oder höheren Beträgen aufklebt und alsdann diese Karte in geschlossenem Briefumschlag an die Versicherungsanstalt einsendet. Dieser wird der Werth der verwendeten Freimarken, unter Abzug von 1 v. H. Provision, von der Post in baarem Gelde erstattet.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen. Für das Geschäftsjahr 1899 beträgt der Bruttogewinn nach Abzug der Abschreibungen 2 395 112 Mark 65 Pf. Hiervon gehen ab Unkosten, Anleihezinsen, Beiträge zur Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung und zur Pensionskasse sowie Kursverlust mit zusammen 624 023 Mark 99 Pf., so dafs ein Reingewinn von 1 771 088 Mark 66 Pf. verbleibt, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre von 22 459 Mark 18 Pf. auf 1 793 547 Mark 84 Pf. erhöht. Hieraus sind 100 000 Mark an den Assecuranz-Reservefonds und 100 000 Mark an die Pensionskasse überwiesen, 127 108 Mark 87 Pf. als Tantième an den Aufsichtsrath und 1 400 000 Mark als Dividende von 14 v. H. an die Aktionäre gezahlt, 66 438 Mark 97 Pf. auf neue Rechnung vorgetragen worden.

Auf den Linien nach Indien war nicht genügend Ladung vorhanden, theils in Folge höherer Preise der nach Indien zur Verschiffung gelangenden Waaren, insbesondere des Eisens, theils in Folge der durch Mifsernten, Hungersnoth und Pest verursachten Verminderung der Kaufkraft Indiens. Auf der Linie nach Bombay wurden deshalb die Fahrten eingeschränkt, während sie auf der Linie nach Kalkutta, unter Einbeziehung englischer Anlaufhäfen, aufrecht erhalten werden konnten. Die Laplatalinie hat zwar andauernd gute Erträge geliefert, doch ist auch hier die Menge der ausgehenden Ladung in Folge der zunehmenden Konkurrenz der Vereinigten Staaten von Amerika zurückgegangen.

Von der Flotte wurden die Dampfer »Nierstein«, »Wartburg«, »Löwenburg«, »Marxburg« und »Heimburg« wegen der für einen lohnenden Betrieb zu geringen Gröfse verkauft. Dagegen wurden zwei gröfsere Dampfer in Be-

stellung gegeben, die im Juni d. J. abgeliefert worden sind und wiederum die Namen »Wartburg« und »Löwenburg« erhalten haben. Der Flotte traten hinzu die neuen Dampfer »Weifsenfels«, »Drachenfels« und »Schwarzenfels«. Um eine weitere Vermehrung der Flotte zu ermöglichen, beschlofs am 28. Februar d. J. die aufserordentliche General-Versammlung die Erhöhung des Grundkapitals um 5 000 000 Mark, also auf 15 000 000 Mark; für den Betrag sollen weitere fünf neue Dampfer beschafft werden.

Die Dampfer der Gesellschaft haben im Berichtsjahr 1 644 500 Seemeilen zurückgelegt; an Suezkanal-Gebühren sind für 124 maliges Passiren 2 515 900 Mark entrichtet worden.

Anlaufen von Rotterdam durch Reichs-Postdampfer des Norddeutschen Lloyd. Bei Berathung der Gesetzesvorlage wegen Verdoppelung der Reichs-Postdampferfahrten nach Ostasien war von den Handelskammern der am Rheine belegenen Landestheile der dringende Wunsch zum Ausdrucke gebracht worden, dafs die nach Ostasien fahrenden Reichs-Postdampfer wenigstens bei einem Theile der Fahrten auch in Rotterdam anlegen möchten, um den industriellen Unternehmungen Westdeutschlands die Möglichkeit zu geben, ihre Ausfuhrgüter nach Ostasien den Reichs-Postdampfern, unter Benutzung des Rheinschiffahrtswegs, in Rotterdam zuzuführen, anstatt wie bisher in Antwerpen. Diesem Wunsche hatte sich nicht sofort bei Beginn der vermehrten Reichs-Postdampferfahrten — Oktober 1899 — entsprechen lassen, doch war seitens des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg–Amerika-Linie zur Aushülfe die Mafsnahme getroffen worden, dafs die Dampfer der von ihnen gemeinsam betriebenen Frachtdampferlinie nach Ostasien Rotterdam zur Aufnahme von Fracht anliefen. Nunmehr sind auch die Schwierigkeiten beseitigt, welche dem Anlaufen von Rotterdam seitens der Reichs-Postdampfer entgegenstanden; vom Monat Juni ab legen daher diese Dampfer bei jeder zweiten Ausreise in dem genannten Hafen an, und zwar sind die von Bremerhaven ausfahrenden Dampfer hierzu bestimmt worden, die in Folge dessen fortan bereits am Dienstag, anstatt wie bisher am Mittwoch, Bremerhaven verlassen. Die von Hamburg ausgehenden Reichs-Postdampfer laufen Rotterdam nicht an und behalten daher den Mittwoch als Abgangstag bei.

Der telegraphische Eisnachrichtendienst im Winter 1899/1900. Der telegraphische Eisnachrichtendienst in den deutschen Küstengewässern, über dessen Einrichtung wir im Archiv von 1898 S. 329 und von 1899 S. 1019 ausführlich berichtet haben, hatte im letztvergangenen, sehr frostreichen Winter bedeutend gröfseren Anforderungen zu entsprechen als in den Vorjahren. Während im Winter 1898/99 im Nord- und Ostseegebiete zusammen nur 346 Eismeldungen mit 2762 Wörtern von den längs den Küsten vertheilten Beobachtungsstationen an die Zentralstationen in Kiel und Wilhelmshaven abzulassen waren, kamen im Winter 1899/1900 1929 Eismeldungen mit 11 097 Wörtern zur Auflieferung. Die Zahl der von den Zentralstationen auf Grund dieser Meldungen aufgestellten und versendeten Eisberichte stieg von 509 auf 1252, die Wortzahl dieser Berichte von 6117 auf 68861.

Das bei der telegraphischen Uebermittelung der Eismeldungen und Eisberichte zur Anwendung kommende Chiffersystem, welches in unseren früheren Mittheilungen eingehend geschildert ist, hat sich gut bewährt. In welchem Mafse durch die Chiffrirung die Telegraphirarbeit verringert worden ist, erhellt daraus, dafs z. B. im

Jahre 1894/95, als Chiffern für den Eisnachrichtenverkehr noch nicht angewendet wurden, auf eine Eismeldung durchschnittlich 10, auf einen Eisbericht 110 Wörter entfielen, wogegen im letzten Winter durchschnittlich 6 Wörter oder Buchstaben- bz. Zifferngruppen für eine Eismeldung und 56 Wörter oder Gruppen für einen Eisbericht genügten. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, dafs im ersteren Falle jedes Wort durchschnittlich 13, im letzteren aber nur etwa 6 Buchstaben enthielt.

Störungen der Magnetnadeln durch elektrische Bahnen. Im Anschlufs an unsere Mittheilung über die zum Schutze der Magnetnadeln in dem physikalischen Institute der Strafsburger Universität von der dortigen elektrischen Strafsenbahn getroffenen Vorkehrungen (zu vergl. Nr. 4 S. 201 und 202) bringen wir im Folgenden das Ergebnifs der Feststellungen, welche die physikalische Anstalt der Universität in Rom bezüglich des Einwirkens des elektrischen Stromes auf die Magnetnadel vorgenommen hat. Dieses Institut liegt abseits der belebten Strafsenzüge, rings umgeben von Gartenanlagen. Es vermochte früher die genauesten Messungen auszuführen; seitdem jedoch Anlagen der elektrischen Strafsenbahn sich ihm genähert haben, sind nicht nur alle magnetischen und elektrischen Präzisionsarbeiten unmöglich geworden, sondern es werden sogar einfache Uebungen der Studirenden, bei denen die Magnetnadel Verwendung findet, in empfindlicher Weise gestört. Die an zahlreichen Orten zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten und bei verschiedener Temperatur und Witterung vorgenommenen Untersuchungen ergaben das Folgende:

Die Magnetnadel, die während der Nacht — von ihrer periodischen Ablenkung abgesehen — ruhig steht, beginnt sofort zu schwanken, sobald die elektrische Bahn ihren Betrieb eröffnet; die Schwankungen nehmen zu oder ab, je nachdem die Anzahl der eingestellten Motorwagen vermehrt oder vermindert wird, um dann in der Nacht, sobald der Betrieb völlig ruht, ebenfalls aufzuhören. Die Störungsursachen sind: 1. der Strom in der Oberleitung; 2. die aus der Schienenrückleitung in das Erdreich übertretenden vagabundirenden Ströme; 3. die Eisentheile der Motorwagen. Die Eisenmasse der Schienen kann als Störungsursache aufser Betracht bleiben. Ueber die Stärke der Störung, die aus dem Zusammenwirken der genannten drei Faktoren resultirt, giebt die folgende Tabelle Aufschlufs.

Entfernung der Beobachtungsstelle vom Gleise	Gröfste Weite der Schwankung der Magnetnadel	Abweichung von der mittleren Stellung bei Strom in der Strecke	Abweichung von der mittleren Stellung bei Stromlosigkeit der Strecke
m	Minuten	Minuten	Minuten
5	650	107	10
10	300	75	6
25	55	20	5
50	25	8	4 3/4
100	15	5	4
150	9	3	3
200	6	2 1/2	2 1/2.

Für die Einzelwirkungen der drei Störungsfaktoren ergiebt sich:

1. die Induktionswirkung des Stromes macht sich in geringer Entfernung sehr stark fühlbar, fällt dagegen sehr schnell — im Quadrate der Entfernung — ab und ist bei einem Abstande von mehr als 150 m unschädlich;
2. die vagabondirenden Erdströme rufen noch in einer Entfernung von 2000 m, von ihrem Uebertritt aus den Schienen in den Erdboden gerechnet, empfindliche Störungen hervor;
3. die Induktionsstörung durch die Eisenmassen des Motorwagens kann schon in einer Entfernung von 50 m bei den Messungen unberücksichtigt bleiben.

Elektrisch betriebene Bahnen dürfen daher auf Strecken, die nicht mindestens 3 km von Anstalten mit magneto-elektrischen Präzisionsinstrumenten entfernt sind, die Erde zur Rückleitung nicht benutzen. Ist der Uebertritt des Stromes in das Erdreich verhindert, so kann eine Annäherung bis auf 150 m erfolgen. Dieser Abstand kann bis auf 50 m herabgesetzt werden, wenn — wie in Strafsburg — die Stromrückleitung so angeordnet ist, dafs die induzirenden Wirkungen der Zu- und Rückleitung sich gegenseitig aufheben.

Ueber Versuche mit Acetylengassignalen für die optische Telegraphie berichtet nach der Zeitschrift »Le Progrès Militaire« der »Prometheus«.

Als Versuchsstation war der etwa 2000 m hohe Mont-Mirantin zwischen Albertville und Beaufort-sur-Doron in den französischen Alpen bestimmt. Es handelte sich darum, die Leuchtkraft der mit Acetylengas gespeisten Signale in jenen Höhen und den Einflufs der Dunstbildung auf die Sichtbarkeit zu untersuchen und festzustellen, wie weit man sich mit anderen Beobachtungsposten verständigen könne. Das Acetylen erwies sich für die beabsichtigten Zwecke sehr geeignet. Mit den grofsen in den Forts befindlichen Apparaten konnten am Tage bis zu 60 km und bei Nacht bis auf 90 km Entfernung Signale gegeben werden.

Ein riesiger Eisenbahn-Personenzug verkehrt seit Kurzem, der »Hamb. Korresp.« zufolge, auf der New York Zentralbahn zwischen den Städten New York und Albany. Er erreicht eine Länge von 366,5 m ohne Lokomotive und Tender. Seine 16 Wagen, darunter zwei Postwagen, sind 639 700 kg schwer. Rechnet man dazu das Gewicht der beförderten Gegenstände (13 600 kg Postsachen, 6800 kg Gepäck und 7200 kg Frachtgut) sowie dasjenige von 600 Reisenden mit 40 850 kg, so ergiebt sich für den beladenen Zug ein Gewicht von 708 150 kg oder 14 163 Zentnern. Der Zug wird von einer einzigen Lokomotive mit fünf Achsen fortbewegt, deren Gewicht 76 500 kg beträgt, während sich das des Tenders auf 46 300 kg beläuft. Alles in Allem stellt der ganze Zug das stattliche Gewicht von 831 000 kg oder 16 620 Zentnern dar. Diese gewaltige Last legt den 230 km langen Weg mit nur zwei Zwischenstationen in $3^1/_4$ Stunden zurück, also mit einer mittleren Geschwindigkeit von 70 km für die Stunde. Bei der Probefahrt wurde die fahrplanmäfsige Dauer noch um 2 Minuten verkürzt.

Ein »Automobilamphibium«. Der dänische Ingenieur Magrelen hat einen neuen Motor erbaut, dem er selbst die vorstehende Bezeichnung beigelegt hat und welcher den Vorzug besitzt, dafs er zu Wasser und zu Lande zu brauchen ist. Das Fahrzeug verkehrt in der Nähe von Kopenhagen zwischen zwei durch eine 300 m breite Landzunge getrennten, an den Ufern mit zahlreichen Landhäusern besetzten Seen. Es hat nach der »Reform« die Gestalt eines gewöhnlichen Bootes, eine Länge von 15 m, eine Breite von 4 m und ist mit einer Schraube ausgerüstet sowie aufserdem mit vier Rädern, auf welchen der Rumpf ruht. Wenn es sich im Wasser befindet, erfolgt die Vorwärtsbewegung in gewöhnlicher Weise, nähert es sich aber der Erde, so wird es in einen kleinen Kanal geleitet, dessen Bett mit zwei ausgehöhlten Gleisen versehen ist, die allmählich in Eisenbahnschienen übergehen. Eine einfache Hebelbewegung genügt, um die bewegende Kraft, die soeben noch die Schraube trieb, auf die Räder zu übertragen, und ohne den geringsten Aufenthalt setzt das Boot, nachdem es den See verlassen hat, auf den Schienen mit gleicher Geschwindigkeit seinen Weg fort. Auf der anderen Seite der Landzunge befindet sich ein ähnlicher Kanal; eine umgekehrte Bewegung reicht aus, um es wieder wie ein Boot im Wasser gehen zu lassen. Das eigenartige Verkehrsmittel soll sich bisher vollständig bewährt haben.

III. LITERATUR.

Hülfsbuch für die Elektrotechnik von C. Grawinkel und K. Strecker. Unter Mitwirkung von Borchers, Eulenberg, Fink, Pirani, Seyffert, Stockmeier und H. Strecker bearbeitet und herausgegeben von Dr. K. Strecker, Kaiserl. Ober-Telegrapheningenieur, Professor und Docent an der Technischen Hochschule Berlin. Sechste vermehrte und verbesserte Auflage, 8°, 732 Seiten mit 330 Figuren im Text. Berlin 1900. Verlag von Julius Springer. Preis 12 Mark.

Dieses verdienstvolle Werk, welches bereits seit langer Zeit sich für jeden Elektriker als unentbehrlich erwiesen hat und dem Starkstromtechniker sowohl wie dem Schwachstromtechniker ein wahres Hülfsbuch und sicheres Nachschlagebuch geworden ist, erschien soeben in sechster, wesentlich verbesserter und vermehrter Auflage. Die Verbesserung ist nicht nur nach den neu hinzugetretenen 36 Seiten zu beurtheilen, sondern vielmehr danach, dafs veraltetes und minder wichtiges Material in der neuen Auflage weggelassen worden ist und hierdurch den wichtigen Neuerungen, die in den letzten beiden Jahren auf allen Gebieten der Elektrotechnik zu verzeichnen sind, Raum geschaffen wurde. Von der Fülle des neu hinzugetretenen Stoffes können wir nur eine beschränkte Auslese geben.

I. Theil. Allgemeine Hülfsmittel. — Dieser Theil hat eine werthvolle Bereicherung durch die Aufnahme des »Gesetzes, betreffend die elektrischen Mafseinheiten vom 1. Juni 1898« und eine Rechentafel für komplexe Gröfsen erhalten.

II. Theil. Mefskunde. — Neu hinzugekommen ist der Abschnitt über Stromkurven und deren Analyse, der neben der ausführlichen Beschreibung der Joubert'schen Anordnung und der

Kompensationsmethoden auch kürzere Angaben über die Verwendung der Braun'schen Röhre und der schwingenden Saite und Stromschleife zu diesem Zwecke liefert. Die Kapitel über Kapazität und magnetische Messungen sind neu bearbeitet und erweitert worden. Weiterhin sind ausführliche Angaben über Drehspulengalvanometer und deren Verwendung zu Messungen in Beleuchtungsanlagen gegeben. In dem Abschnitte Photometrie sind die neuen Vorschriften für die Lichtmessung von Glühlampen von Interesse.

III. Theil. Elektrotechnik. — Eine erhebliche Aenderung haben die Zusammenstellungen der ausgeführten Dynamomaschinen und Transformatoren erfahren; die Abbildungen der gebräuchlichen Konstruktionen stehen jetzt übersichtlich neben einander. Auch die Zusammenstellungen selbst sind übersichtlicher geworden und nehmen erheblich weniger Raum als in den vorhergehenden Ausgaben ein.

Besondere Wichtigkeit für den Starkstromtechniker hat die vollständige Wiedergabe der Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen, wie sie vom Verbande Deutscher Elektrotechniker aufgestellt sind. Von hervorragendem Interesse ist auch die mitgetheilte Anleitung desselben Verbandes zur ersten Hülfeleistung bei Unfällen in elektrischen Betrieben.

Der Abschnitt Widerstandsregulatoren ist durch eine Beschreibung der Anlasser bereichert, das sind Flüssigkeitswiderstände, die zum Anlassen und Reguliren von Elektromotoren dienen und vielfach auch in der Reichs-Telegraphenverwaltung bei Einrichtung von Ladestationen für Fernsprechsammler zur Verwendung kommen. Der neue Abschnitt Glühlampen mit Leitern zweiter Klasse und mit Vakuumröhren enthält eine kurze Beschreibung der Nernst'schen Glühlampe und der Moore'schen Glühlampe. In der Abtheilung Elektrochemie sind die Abschnitte über Galvanostegie und Galvanoplastik sowie über industrielle Anwendungen der Elektrolyse vollständig neu bearbeitet und es sind hierbei die Ergebnisse der jüngsten Forschungen berücksichtigt worden.

Der Abschnitt Telegraphie und Telephonie ist durch eine Anzahl wichtiger Schaltungen: Hughesgegensprechen, mehrfaches Fernsprechen, gleichzeitiges Telegraphiren und Fernsprechen u. s. w. wesentlich erweitert worden. Dagegen erscheinen uns die Neuerungen auf dem Gebiete des Fernsprechwesens nicht genügend berücksichtigt. Bei der wachsenden Bedeutung des Fernsprechwesens wäre es angezeigt, diesem Kapitel bei einer Neuauflage einen breiteren Raum zuzuweisen. Es wird zwar in der vorliegenden Ausgabe auf Spezialwerke von Wietlisbach, Grawinkel, Maier und Preece, Sack u. A. m. hingewiesen, doch sind diese Werke meist veraltet oder berücksichtigen die deutschen Verhältnisse zu wenig.

In dem Abschnitt Elektrische Wärmeerzeugung ist eine Uebersicht über die Arten der elektrischen Wärmeerzeugung neu hinzugetreten; besonderes Interesse gewähren die Angaben über elektrisches Heizen und Kochen und über das elektrische Schweifs-, Schmied- und Löthverfahren.

Das Schlufsergebnifs unserer heutigen Besprechung stimmt mit dem der früheren überein: wir können innerhalb unserer Verwaltung das Werk jedem höheren Telegraphenbeamten angelegentlichst empfehlen, insbesondere ist es für die Bezirksaufsichtsbeamten für den Telegraphendienst, deren Thätigkeit ja immer mehr auf das Gebiet des Starkstroms übergreift, eine unschätzbare Hülfe.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

// ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 14. BERLIN, JULI. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

59. Die erste deutsche Funkentelegraphenanlage für den allgemeinen Verkehr.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Jentsch in Berlin.

Am 15. Mai d. J. ist auf dem Leuchtfeuerschiffe Borkum Riff eine See-Telegraphenanstalt eröffnet worden. Sie steht durch eine Anlage für Funkentelegraphie nach dem System Marconi mit der 35 km entfernten See-Telegraphenanstalt Borkum Leuchtthurm in Verbindung. Der Signaldienst der neuen See-Telegraphenanstalt erfolgt, sofern die Schiffe mit Einrichtungen für Funkentelegraphie ausgerüstet sind, gleichfalls durch Funkentelegraphie, sonst durch Flaggensignale des internationalen Signalbuchs.

Durch die Einrichtung der See-Telegraphenanstalt Borkum Riff ist die Funkentelegraphie in Deutschland zum ersten Male in den Dienst der Allgemeinheit gestellt worden.

Der Ausbildung der Funkentelegraphie hat die Reichs-Telegraphenverwaltung von Anfang an die gröfste Förderung angedeihen lassen (vergl. Archiv von 1898, S. 211 und von 1899, S. 26). Den unmittelbaren Anlafs zu ihrer jetzigen Einführung hat eine Eingabe des Norddeutschen Lloyd in Bremen gegeben, die auf die Nothwendigkeit hinwies, dafs die grofsen Ozeandampfer in die Lage gesetzt würden, auf der Strecke Vlissingen—Rothersand Leuchtthurm (Wesermündung) Telegramme aufzugeben und zu empfangen. Bei der Heimfahrt nach den deutschen Häfen konnten die Schiffe bisher die letzten telegraphischen Meldungen nur in Vlissingen oder bei der See-Telegraphenanstalt

Rothersand aufgeben, weil die See-Telegraphenanstalt Borkum Leuchtthurm von der regelmäfsigen Dampferroute so weit abliegt, dafs die Dampfer nur bei sehr klarem Wetter mit ihr in Signalverbindung treten können. Wenn nun auch auf Grund der telegraphischen Meldungen aus Vlissingen die voraussichtliche Ankunftszeit der Dampfer in Bremerhaven nach ihrer Fahrgeschwindigkeit berechnet werden konnte, so wurde doch die Fahrzeit oft durch die Witterung, insbesondere durch Nebel und Sturm, gerade auf der bezeichneten Strecke um viele Stunden gegen die berechnete Zeit verlängert. Diese Unsicherheit in der Ankunftszeit der Dampfer war aber ein schweres Hindernifs für die rechtzeitige Durchführung der Landung, die Weiterbeförderung der Post und der Passagiere sowie für die schnelle Entladung der Schiffe. Die hierzu erforderlichen Anordnungen konnten bisher erst getroffen werden, wenn der Dampfer von Rothersand Leuchtthurm gemeldet wurde. Die alsdann noch verbleibende Zeit war aber für die Vorbereitungen zu kurz, namentlich wenn der Dampfer, um die eintretende Fluth abzuwarten, in der Wesermündung vor Anker gehen, und die Beförderung von Post und Passagieren durch entgegenzuschickende Tender erfolgen mufste.

Dem von den Schiffahrtsgesellschaften schon mehrfach geäufserten Wunsche auf Herstellung einer zwischen Vlissingen und Rothersand liegenden Telegraphirgelegenheit vermochte die Reichs-Telegraphenverwaltung bisher aus technischen Gründen nicht zu entsprechen, weil deutscherseits als geeignete Meldestation nur das Leuchtfeuerschiff Borkum Riff in Betracht kommen konnte und mehrfache Versuche, das Feuerschiff durch ein Kabel an das Telegraphennetz anzuschliefsen, bei der durch den hohen Seegang bedingten schwankenden Lage des Schiffes gescheitert waren.

Die günstigen Ergebnisse, welche neuerdings mit der Funkentelegraphie nach dem System Marconi erzielt worden sind, veranlafsten die Reichs-Telegraphenverwaltung, der Frage, das Feuerschiff Borkum Riff durch eine Funkentelegraphenanlage mit der See-Telegraphenanstalt Borkum Leuchtthurm zu verbinden, näher zu treten. Bei dem grofsen Interesse, das insbesondere der Norddeutsche Lloyd an dem schnellen Zustandekommen einer solchen Anlage hatte, erbot sich dieser, die Kosten für die Einrichtung und Unterhaltung der beiden Funkentelegraphenstationen Borkum Leuchtthurm und Feuerschiff Borkum Riff sowie die an die Wireless Telegraph and Signal Company in London zu zahlende jährliche Lizenzgebühr zu tragen. Von der Reichs-Telegraphenverwaltung wurden dagegen die Kosten für die Ausbildung der Leuchtthurmwärter und der Mannschaften des Feuerschiffs in der Bedienung der Apparate übernommen, ferner wurde von ihr eine unmittelbare Telegraphenverbindung zwischen dem Leuchtthurm und dem Telegraphenamt Emden hergestellt. Im Weiteren verzichtete die Reichs-Telegraphenverwaltung auf einen Gebührenzuschlag für die auf der Funkentelegraphenanlage zur Beförderung gelangenden Telegramme.

Die Genehmigung der preufsischen Regierung, den Dienst bei den beiden Funkentelegraphenstationen von den Leuchtthurmwärtern und den Mannschaften des Feuerschiffs, nach erfolgter Ausbildung durch die Reichs-Telegraphenbeamten, wahrnehmen zu lassen, ist in bereitwilligster Weise ertheilt worden. Der zur Erhebung kommende Gebührenzuschlag von 80 Pf. soll zur einen Hälfte der preufsischen Regierung als Vergütung für die Thätigkeit der Besatzung des Feuerschiffs und der Leuchtthurmwärter, zur anderen Hälfte dem Norddeutschen Lloyd zur Deckung der ihm entstandenen Unkosten und seiner laufenden Ausgaben zufliefsen.

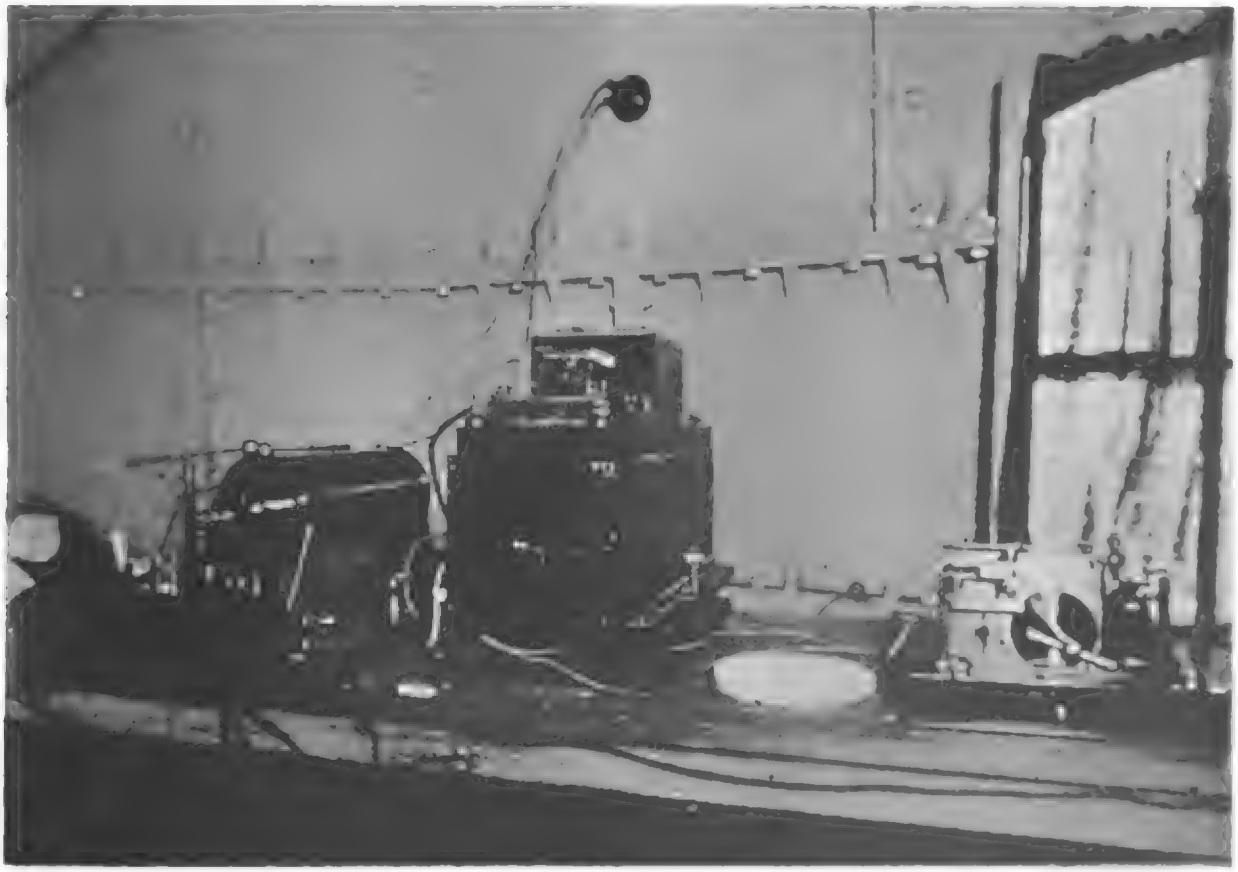
Die in der letzten Woche des Jahres 1899 begonnenen Verhandlungen

und Vorbereitungsarbeiten sind von allen Seiten mit einer solchen Energie betrieben worden, dafs bereits Mitte Februar d. J. die beiden Funkentelegraphenstationen eingerichtet werden konnten.

Die Einrichtung der Station Borkum Leuchtthurm vollzog sich ohne Schwierigkeiten. Die Aufsenarbeiten beschränkten sich auf die Einrichtung eines Mastes von 38 m Höhe in geringer Entfernung vom Leuchtthurme. Der Mast dient zur Hochführung der Luftleitung; diese besteht aus zwei neben einander geführten, stark isolirten Litzen von verzinnten Kupferdrähten, die an einer Raa des Mastbaums befestigt sind. Die Raa kann mit der Luftleitung nach Bedürfnifs auf- und niedergehifst werden.

Die gegenwärtige Aufstellung der Apparate im Leuchtthurme Borkum veranschaulicht Fig. 1; links steht der Funkeninduktor, in der Mitte ein

Fig. 1.



Eisenblechkasten mit den Empfangsapparaten und rechts am Fenster der Morsefarbschreiber.

Die Einrichtung der Funkentelegraphenstation auf dem Leuchtfeuerschiffe ging nicht so glatt von Statten. Wegen der stets unruhigen Lage des auf hoher See ausgelegten Feuerschiffs war zunächst in Aussicht genommen, auf einem im Hafen von Emden liegenden Zwillingsschiffe die erforderlichen Einrichtungen zu treffen, insbesondere die nothwendige Verlängerung des einen Mastes vorzunehmen und dann dieses Schiff an Stelle des Feuerschiffs auszulegen. Dieses Vorhaben mufste jedoch unterbleiben, da sich bei der stürmischen Jahreszeit die Auswechselung so grofser Schiffe als gefährlich erwies. Es wurde deshalb zunächst der Versuch gemacht, die Einrichtungen auf dem ausliegenden Feuerschiffe selbst anzubringen.

Der erste Versuch am 12. Februar, mit einem Dampfer an das Leuchtfeuerschiff heranzukommen, mifslang wegen zu starker Dünung. Nach mehrfachen Versuchen gelang es schliefslich in der Zeit vom 13. bis 16. Februar, das Feuerschiff mit den für die Funken-

telegraphie erforderlichen Apparaten vollständig auszurüsten. Der für die Aufhängung der Luftleitung errichtete Mast wurde jedoch durch Sturm abgebrochen und ging über Bord, bevor noch die Versuche aufgenommen werden konnten.

Zur sicheren Befestigung eines neuen Mastes für die Luftleitung mufste die Einholung des Feuerschiffs in den Emdener Hafen in Aussicht genommen werden. Da diese aber erst bei günstiger Witterung erfolgen konnte, so erlitt die Fertigstellung der Anlage eine unliebsame Verzögerung.

Inzwischen fanden zwischen der betriebsfähigen Funkentelegraphenstation Borkum Leuchtthurm und dem mit einer Station für Funkentelegraphie ausgerüsteten Ozeandampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse« auf dessen Ausreise nach New York am 28. Februar Telegraphirversuche statt. Ueber das Ergebnifs der Versuche enthält Nr. 7 des Archivs einen kurzen Bericht. Am 24. April sind diese Versuche wiederholt worden und haben, wie des erste Mal, zu einem günstigen Ergebnisse geführt. Die beste Verständigung wurde wiederum bei einer Entfernung von 20 Seemeilen zwischen Dampfer und Leuchtthurm erzielt. Immerhin erschienen einzelne Striche der sonst verhältnifsmäfsig gut eingehenden Morsezeichen wieder gebrochen.

In der zweiten Hälfte des April gestattete die Witterung die Einholung des Feuerschiffs Borkum Riff in den Emdener Hafen. Die noch fehlenden Einrichtungen für die Funkentelegraphenstation auf dem Feuerschiff, insbesondere die sichere Anbringung eines 40 m hohen Mastes für die Luftleitung, wurden hier so beschleunigt, dafs das Feuerschiff am 4. Mai auf seiner Station wieder ausgelegt werden konnte. Während der Fahrt von dem Emdener Hafen nach der Station sind Telegraphirversuche zwischen dem Feuerschiff und dem Leuchtfeuerthurm auf Borkum angestellt worden. Hierbei hat die Funkentelegraphenstation auf dem Leuchtthurme verständliche Zeichen bereits in einer Entfernung von 20 Seemeilen, die Station auf dem Feuerschiffe dagegen solche erst bei 16 Seemeilen Entfernung erhalten. Aufserdem kamen die Telegraphirzeichen in der Richtung nach dem Feuerschiffe nicht sicher genug über.

Zur Erzielung einer besseren Verständigung in der Richtung vom Leuchtthurme nach dem Feuerschiffe ist nach erfolgter Auslegung des Feuerschiffs auf seiner Station von den Ingenieuren der Wireless Telegraph and Signal Company eine Reihe interessanter Versuche gemacht worden.

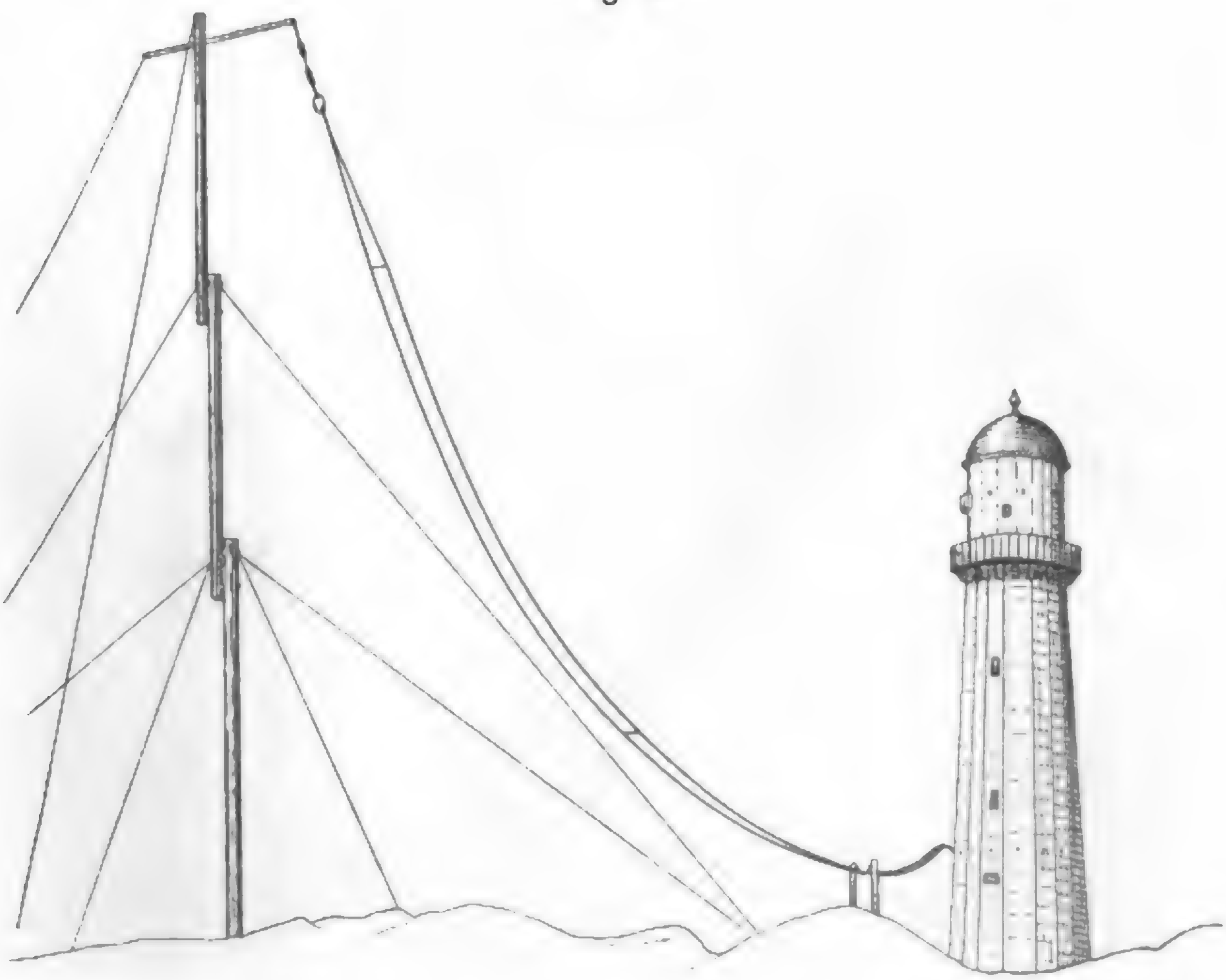
1. Die zuerst dicht neben einander verlaufenden beiden isolirten Luftleitungen der Station auf dem Leuchtthurme wurden, wie Fig. 2 veranschaulicht, durch zwei 1,5 m lange Stangen aus einander gespreizt; ferner wurde die Isolirhülle der beiden Drähte an je zwei Stellen entfernt. Ein nennenswerther Erfolg wurde nicht erzielt; die Station auf dem Leuchtthurm erhielt gute Zeichen, dagegen empfing das Schiff nicht besser als vorher.
2. Zwischen den erwähnten Spreizstangen wurde ein etwa 20 m langes Drahtnetz, wie solches zur Herstellung von Drahtzäunen benutzt wird, ausgespannt und an mehreren Stellen mit den beiden Luftdrähten metallisch verbunden. Auch hierdurch trat für die Station auf dem Feuerschiffe noch keine bessere Verständigung ein; die eingehenden Zeichen waren nicht zusammenhängend, insbesondere die Striche meist unterbrochen.
3. An der Galerie des Leuchtthurmes wurde ein Ebonitrohr befestigt und von diesem ein isolirter Leitungsdraht, wie Fig. 3 zeigt, vom Thurme nach unten geführt und mit den vorhandenen beiden Luftdrähten metallisch verbunden. Diese Einrichtung brachte den gewünschten Erfolg; das Feuerschiff

erhielt nunmehr hinreichend verständliche Zeichen.

Bei den Telegraphirversuchen konnte man auf der Galerie des Leuchtthurmes die Ausstrahlung der elektrischen Wellen in den Luftraum genau beobachten; sie erfolgte unter knisterndem Geräusche von kürzerer oder längerer Dauer, je nachdem Punkte oder Striche des Morsealphabets gegeben wurden. An dem Geräusche der ausstrahlenden elektrischen Wellen konnte man auf der Galerie des Thurmes deutlich mithören, was von der unteren Plattform (in den Figuren nicht sichtbar) aus an das Feuerschiff abtelegraphirt wurde.

4. Da die Apparate für die Funkentelegraphenstation später in einem unter dem Wachtzimmer des Leuchtthurmes befindlichen Raume aufgestellt werden sollen, sobald dieser Raum entsprechend hergerichtet ist, so mufsten auch von einem Orte in der Nähe dieses Raumes noch Telegraphirversuche angestellt werden. Die Apparate wurden deshalb zur Galerie des Thurmes gebracht; die Luftleitung wurde von der unteren Einführung abgenommen und nach oben gezogen. Fig. 4 stellt die Anordnung der Luftleitung bei diesem Versuche dar, wie sie auch später nach Unterbringung der Apparate in dem Raume unterhalb des Wachtzimmers beibehalten werden wird. Die Verständigung mit dem Schiffe fiel auch bei dieser Anordnung befriedigend aus.

Fig. 2.



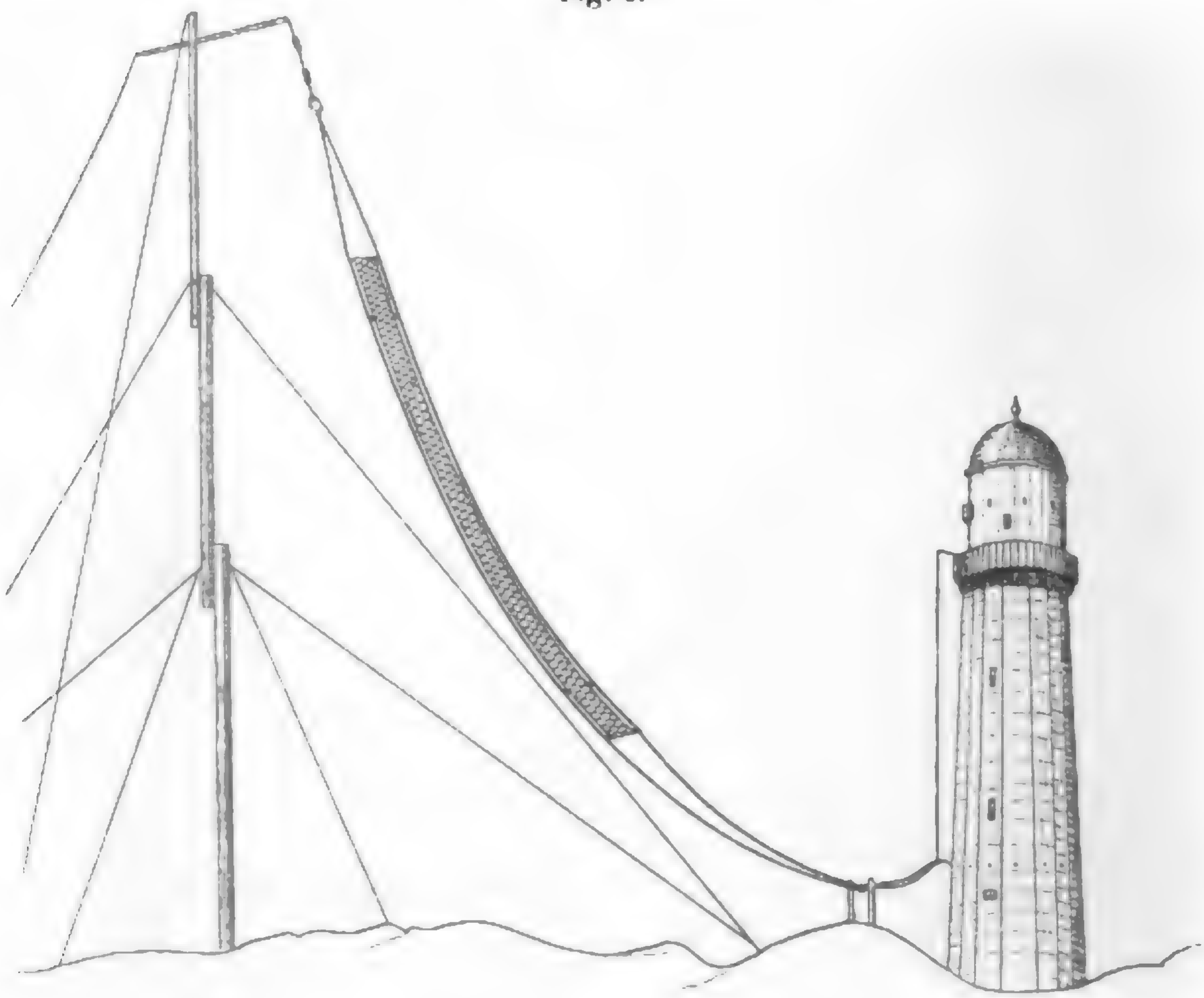
Nach dem Ergebnisse der Versuche konnte auf eine dauernde hinreichende Verständigung zwischen den beiden Funkentelegraphenstationen gerechnet werden; die Inbetriebnahme der An-

lage konnte daher am 15. Mai unbedenklich erfolgen. Der Betrieb der Anlage beschränkt sich zunächst auf die Zeit von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends. Sobald jedoch das Leuchtthurmpersonal und die Schiffsmannschaft hinreichende Uebung haben, soll für die Anlage immerwährender Dienst eingerichtet werden.

Die Schaltung der Apparate in den beiden Funkentelegraphenstationen ergiebt sich aus der Schaltungsskizze Fig. 5. Die technische Einrichtung besteht im Wesentlichen aus Sender und Empfänger.

Der Sender. — Ein grofser Ruhmkorff'scher Induktor, dessen Umwindungen nach aufsen durch einen Ebonitmantel geschützt sind, dient als Funkenerzeuger. Die Enden der se-

Fig. 3.



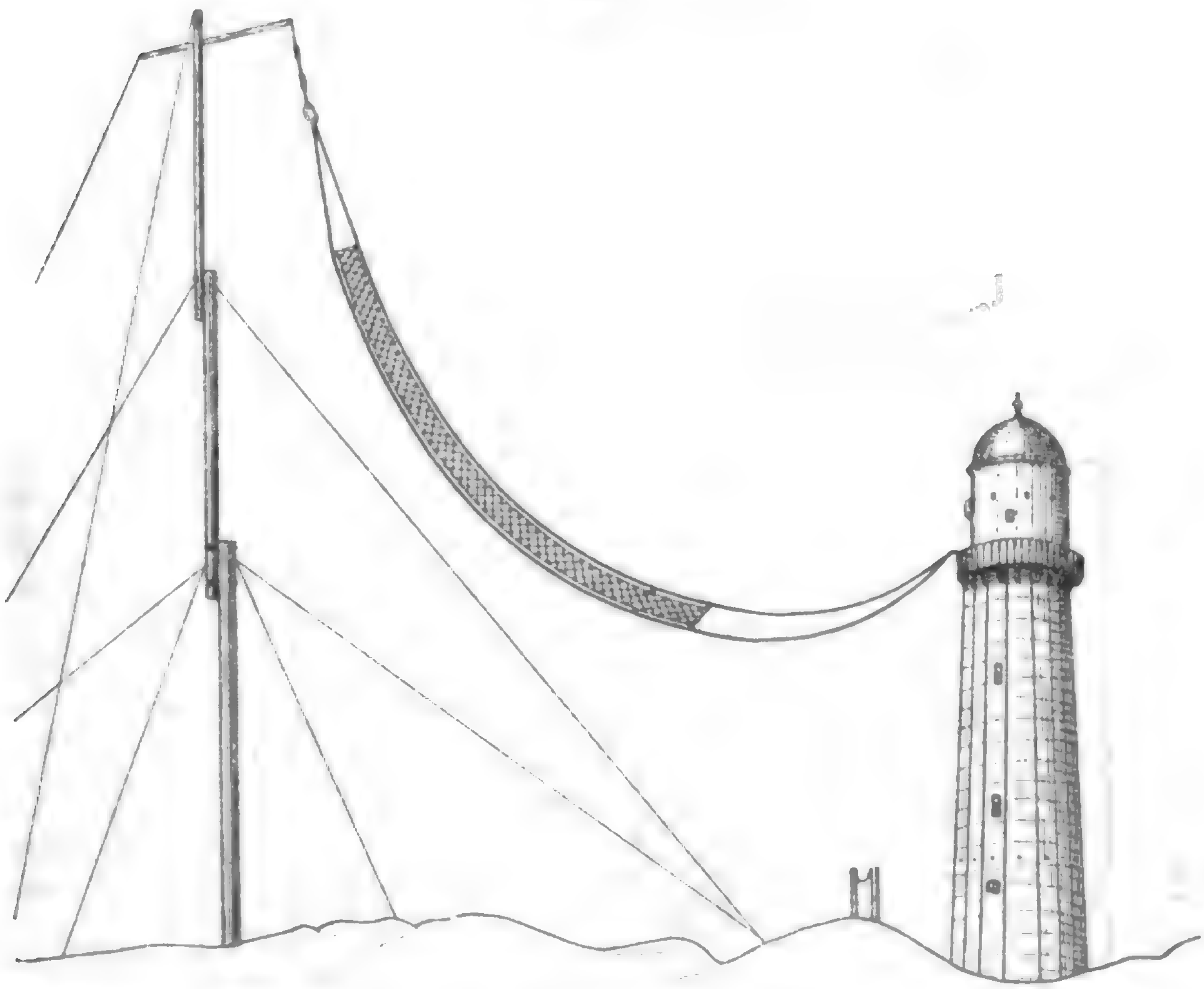
kundären Induktorspule stehen mit zwei Metallstangen in Verbindung, die an ihrem anderen Ende je einen beweglichen Messinghebel mit Messingkugel von etwa 2,5 cm Durchmesser tragen. Der eine Messinghebel steht mit der Luftleitung, der andere mit Erde im Verbindung. Der Anker A des Induktors, die Feder f_1 und die primäre Induktorspule mit dem Eisenkern E bilden die Unterbrechungsvorrichtung. Als Zeichengeber dient eine auf einem hölzernen Untersatzkasten angebrachte Taste von etwa 30 cm Länge; der Tastenhebel steht einerseits mit der Luftleitung, andererseits mit dem Umschalter U in Verbindung. Der Ruhekontakt der Taste ist mit dem Uebertrager Ue und der Arbeitskontakt mit dem einen Pole der Batterie B verbunden.

Die Batterie B ist aus acht Sammlerzellen gebildet, welche durch 98 in sieben Reihen zu je vierzehn neben einander geschaltete Trockenelemente dauernd unter Ladung gehalten werden.

Der Empfänger. — Er besteht aus dem Uebertrager *Ue* — Jigger genannt —, dem Kohärer oder Fritter *F*, den beiden Induktionsrollen J_1 und J_2, dem polarisirten Relais *R*, dem Hammer *H*, dem Morsefarbschreiber *M*, dem Wecker *W* sowie mehreren Zweigwiderständen und den Kondensatoren C_2 und C_3.

Der Uebertrager *Ue* setzt sich aus einer primären und zwei sekundären Rollen zusammen. Die primäre Wickelung ist einerseits über den Ruhekontakt der Taste mit der Luftleitung und andererseits mit der Erde verbunden. Die sekundären Wickelungen sind an einem Ende mit dem kleinen Kondensator C_2 und gleichzeitig mit den Induktionsspulen J_1 bz. J_2 verbunden; zwischen die anderen Enden ist der Kohärer eingeschaltet.

Fig. 4.



Der Kohärer besteht aus einer etwa 10 cm langen, fast luftleeren Glasröhre, die mit einer Mischung aus Nickel- und Silberfeile gefüllt ist. Diese Mischung der Kohärermasse wird durch zwei Silberplättchen abgeschlossen, die mit Platindrähten in Verbindung stehen, welche in das Glas eingeschmolzen sind. Der Kohärer wird in eine besondere Einstellvorrichtung eingesetzt, in welcher die Platindrähte mit den sekundären Wickelungen des Induktionsübertragers verbunden werden. Die nach dem Aufhören der jeweiligen elektrischen Bestrahlung der Frittröhre erforderliche Dekohärirung der die leitende Brücke bildenden Masse wird durch den Klöppel des Hammers oder Tappers *H* bewirkt, der bei Stromschlufs gegen die Frittröhren schlägt. (Archiv von 1898, Nr. 7 und 8.) Die Einrichtung des Tappers entspricht im Allgemeinen der eines gewöhnlichen Weckers mit Rollenausschlufs.

Der Morseschreiber *M* ist parallel

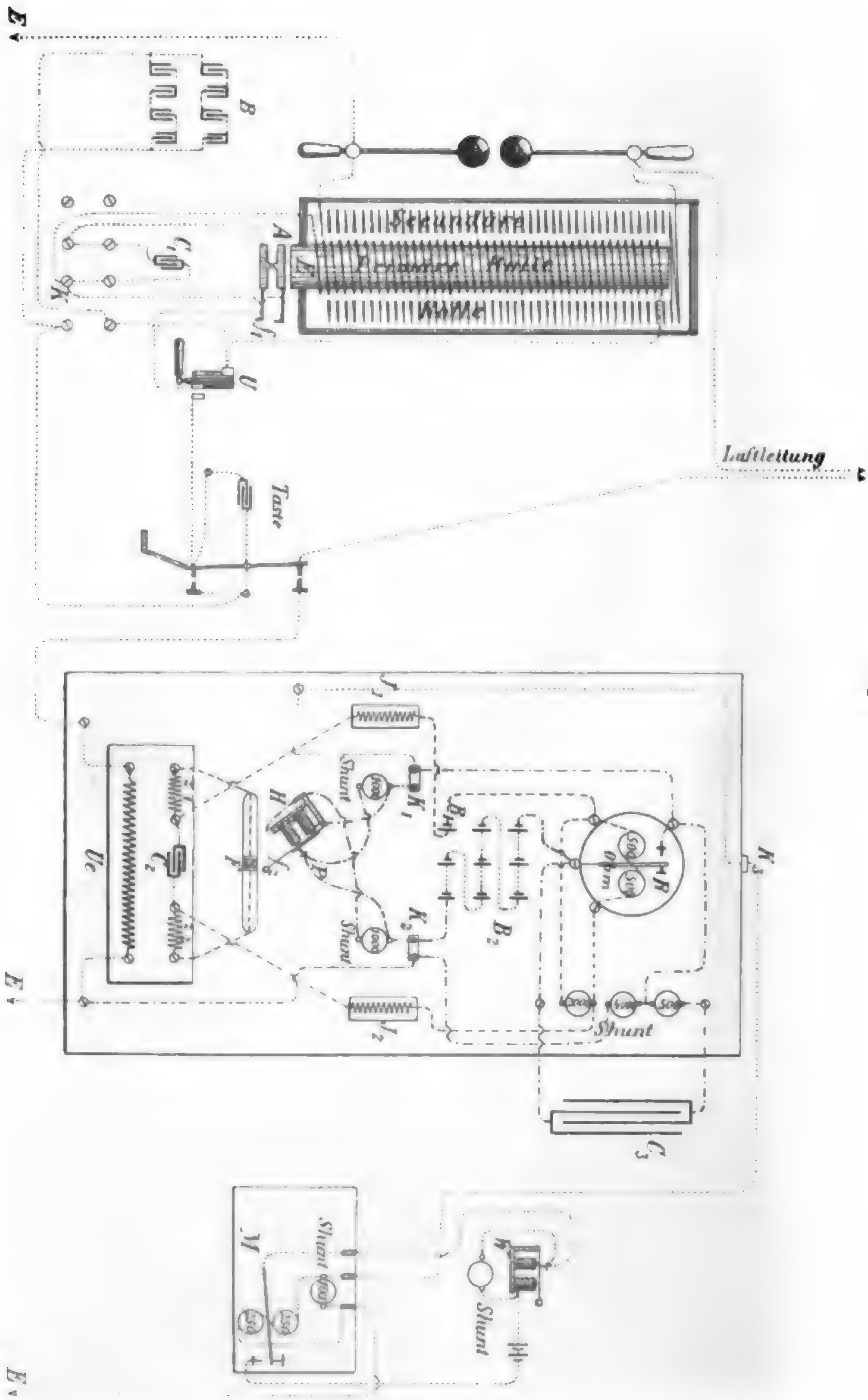

E
B
A
U
Taste
Luftleitung
Uc
H
Shunt
B2
Shunt
C3
Shunt
M
Shunt
E
E

Fig. 5.

zum Hammer eingeschaltet; er schliefst beim Arbeiten einen Ortsstromkreis, wodurch der Wecker *W* in Thätigkeit gesetzt wird. Durch die Klingelzeichen des Weckers, der u. U. in einem anderen Raume aufgestellt wird, kann ein Beamter auch zu solchen Zeiten an den Apparat gerufen werden, in welchen eine ständige Beobachtung des letzteren nicht stattfindet.

Wirkungsweise des Senders. — Bei Tastendruck fliefst ein Strom aus den Sammlerzellen der Batterie *B* über den Arbeitskontakt zum Umschalter *U*, von diesem über die Feder f_1 zum Anker *A*, weiter zur Klemme *K*, durch die primäre Wickelung des Induktors zum Umschalter *U* und zur Batterie zurück.

Der durch den Stromschlufs magnetisirte Eisenkern des Induktors zieht den Anker *A* an, hierdurch wird der Stromkreis unterbrochen und das Spiel beginnt in der bekannten Weise von neuem. Der zwischen den Anker *A* und die Feder f_1 eingeschaltete Kondensator C_1 wird bei jedem Oeffnungsstrome geladen; hierdurch wird der Oeffnungsfunke zwischen *A* und f_1 erheblich geschwächt und bewirkt, dafs die Stromunterbrechung schnell von Statten geht.

Die durch den Tastendruck und das Spiel des Selbstunterbrechers in der aus wenig dicken Drahtwindungen bestehenden primären Rolle erzeugten, sehr schnell auf einander folgenden kurzen Stromstöfse rufen in der sekundären Rolle, welche aus sehr vielen Windungen besteht (30 km Drahtlänge), durch Induktion so hohe elektrische Spannungen hervor, dafs bei gehöriger Einstellung der Messingkugeln des Induktoriums zwischen diesen zahlreiche starke Funken überspringen. Bei diesen Entladungen entstehen elektrische Schwingungen von grofser Anzahl, etwa 100 Millionen in der Sekunde, die theils in die Erdleitung, theils in die Luftleitung gehen und aus letzterer in den Luftraum ausstrahlen. Bei der Zeichengebung mit der Taste ist darauf zu achten, dafs der Ruhekontakt der Taste nicht geschlossen wird, weil sonst leicht ein Stromtheil zu dem Uebertrager *Ue* abfliefst und den Kohärer des eigenen Empfängers beeinflufst. Die Hubhöhe des Tastenhebels ist jedoch so bemessen, dafs sich ein Schlufs des Ruhekontakts der Taste beim Telegraphiren leicht vermeiden läfst.

Wirkungsweise des Empfängers. — Die durch die Luftleitung der Empfangsstation aus dem Aether aufgefangenen oder gleichsam aufgesogenen elektrischen Wellen fliefsen über den Tastenhebel zum Uebertrager *Ue* und durch dessen primäre Wickelung zur Erde. Die hierdurch in den beiden sekundären Rollen z_1 und z_2 erzeugten Induktionsströme gehen zum Theil durch den Kohärer, zum Theil laden sie den kleinen Kondensator C_2. Die Induktionsrollen J_1 und J_2 haben hohe Selbstinduktion, um zu verhindern, dafs die Induktionsströme des Kohärers in den Relaisstromkreis eintreten. Unter dem Einflusse der durch den Kohärer fliefsenden Ströme wird die Kohärermasse, welche im gewöhnlichen Zustand einen fast unmefsbar hohen Leitungswiderstand besitzt, elektrisch leitend. Hierdurch wird das Relais *R* in Thätigkeit gesetzt, indem der Strom eines Trockenelements B_1 von dem einen Batteriepole über die Induktionsrolle J_1, die sekundäre Wickelung z_1 des Uebertragers *Ue*, die Kohärermasse, die sekundäre Wickelung z_2 des Uebertragers *Ue*, die Induktionsrolle J_2 und durch die Umwindungen des polarisirten Relais *R* zum anderen Pole zurückfliefst. Das Relais schliefst beim Ansprechen die aus acht Trockenelementen bestehende Batterie B_2, ihr Strom geht über die Relaiszunge und den Arbeitskontakt des Relais zur Klemme K_1, hier theilt er sich in zwei Zweigströme auf folgenden Wegen:

1. Klemme K_1 — Elektromagnet-Umwindungen des Hammers *H* — Körper des Hammers — Feder f_2 — Kontakt *P* — Klemme K_2 — Batterie zurück.

2. Klemme K_1 — Klemme K_3 — Elektromagnet-Umwindungen des Farbschreibers M — Erde. Der andere Pol der Batterie liegt über der Klemme K_2 an Erde.

Sobald ein Strom die Umwindungen des Hammers durchfliefst, schnellt der Klöppel auf und nieder und berührt hierbei die Glasröhre des Kohärers. Dadurch wird bewirkt, dafs die durch die elektrische Bestrahlung gerichteten und gewissermafsen zu einer Brücke zusammengeschweifsten Metallfeilen nach Aufhören der Bestrahlung wieder aus einander fallen und dem Durchgange des elektrischen Stromes dann einen so grofsen Widerstand bieten, dafs die E. M. K. des einen Trockenelements nicht mehr zur Geltung kommt und daher der Relaisstromkreis nicht mehr geschlossen wird. Der Schlufs erfolgt erst wieder bei einer neuen Bestrahlung des Kohärers.

Um zu prüfen, ob der Kohärer in Ordnung ist und noch empfindlich genug arbeitet, läfst man in seiner Nähe einen kleinen Rasselwecker arbeiten. Der Kohärer mufs schon durch die von dem Rasselwecker erzeugten elektrischen Wellen leitend werden und den Relaisstromkreis schliefsen.

Die in der Schaltungsskizze angegebenen Kondensatoren und Zweigwiderstände haben den Zweck, die Funkenbildung zwischen den Kontakten zu verhüten und Induktionswirkungen, welche den Kohärer nachtheilig beeinflussen könnten, abzuschwächen. Um ferner zu verhindern, dafs der Kohärer des eigenen Empfängers durch die beim Zeichengeben erzeugten elektrischen Wellen beeinflufst wird, sind die Empfangsapparate, mit Ausnahme des Farbschreibers und Weckers, in einem Kasten aus Eisenblech untergebracht worden. Der Eisenblechkasten dient als elektrischer Schirm, er absorbirt die elektrischen Wellen. Dem Kohärer werden die elektrischen Wellen nur durch die isolirte Luftleitung zugeführt. Die Regulirung des Relais geschieht durch eine in dem Eisenblechkasten befindliche seitliche Oeffnung, die für gewöhnlich durch eine Klappe geschlossen ist.

Seit Eröffnung der Funkentelegraphenanlage Borkum Leuchtthurm — Feuerschiff Borkum Riff hat sich der Betrieb, selbst bei unruhiger See, glatt abgewickelt. An den ersten vierzehn Betriebstagen sind von dem Feuerschiffe 57 Telegramme ausgegangen.

Es bedarf keines besonderen Scharfblicks zu der Voraussage: Die Funkentelegraphie wird in einer kurzen Spanne Zeit zu einem wichtigen Träger des elektrischen Nachrichtenwesens erstarken; sie wird Thäler, Flüsse und Meere überschreiten, Bergspitzen mit einander verbinden und dem elektrischen Worte überall da eine sichere Brücke bilden, wo dies jetzt der metallene Draht nicht vermag.

---

60. Chinesische Zahlmittel.

Einen anschaulichen Begriff von den Absonderlichkeiten und der unbequemen Art des chinesischen Geldwesens erhält man beim Lesen eines in der Zeitschrift »Export« veröffentlichten Aufsatzes, der sich in einer Reihe interessanter Betrachtungen ausführlich über ostasiatische Währungs- und Kursverhältnisse verbreitet. Aus den Mittheilungen ergiebt sich, dafs das als »Käsch« bekannte Kupferstück, dessen sich der Chinese bei fast allen Handelsgeschäften bedient, schon seit den Tagen des Konfucius, also seit ungefähr 2500 Jahren, das weit überwiegende landesübliche Zahlungsmittel bildet. Der Chinese reiht diese in der Mitte mit einem vier-

eckigen Loche versehene Münze, die übrigens in den einzelnen Gegenden keineswegs gleichwerthig ist und in überaus zahlreichen Falschstücken umläuft, zu 500 bis 1000 Stück auf Reisstroh-Schnüre, die in Folge ihrer Belastung häufig reifsen und dadurch wiederholtes Zählen nothwendig machen. Käsch im Werthe eines preufsischen Thalers wiegen etwa 5 kg; man kann daher den Reichthum, den man mit dieser Münze in der Tasche trägt, nur auf Groschen schätzen. Will man eine Schuld von 100 Thalern abzahlen, so braucht man zur Fortschaffung der dazu erforderlichen 150 000 Kupferstücke schon Pferd und Wagen. Es ist erstaunlich, dafs die Chinesen bei dieser Währungs-Ungeheuerlichkeit überhaupt Geschäfte machen können, und doch haben sie sich so daran gewöhnt, dafs sie deren Unbequemlichkeit kaum zu merken scheinen. Gewicht und Legirung dieser Kupferstücke sind von jeher grofsen Schwankungen unterworfen gewesen. Das Normalgewicht soll $^1/_{10}$ einer chinesischen Unze und ihr Normalwerth $^1/_{1000}$ eines Silber-Taels sein. Neuerdings besteht die Legirung nur aus etwa 54 v. H. Kupfer, 42 v. H. Zink und der Rest aus Blei. Seit etwa einem Jahrzehnte läfst die Regierung in ihren nach europäischem Muster eingerichteten Provinzial-Münzstätten Käschstücke prägen, die sich zwar im Vergleiche zu dem alten Käsch — dieses wurde nämlich nicht geschlagen, sondern gegossen — als ein grofser Schritt zur Vervollkommnung darstellen, ihren Weg aber nur selten in das Innere des Landes finden, wo sie von der Bevölkerung sogar häufig mit Mifstrauen entgegengenommen werden. Auch Silbergeld wird seit 10 Jahren nach westlichem Muster geschlagen, hat aber gleichfalls im Lande bisher nur in verschwindender Menge Eingang gefunden.

Die erste Münzstätte wurde in Canton errichtet; ihr haben sich später solche in Wutschang, Nanking, Tientsin und an anderen Orten angeschlossen. In Canton prägt man 5-, 10- und 20-Centstücke sowie (in geringer Zahl) 50-Centstücke und 1-Dollarmünzen; der Silbergehalt des Dollars beträgt 90 v. H., der übrigen Silbermünzen 82 v. H. Leider werden über die Zahl der in den einzelnen Münzstätten geschlagenen Silbermünzen keine Statistiken veröffentlicht, doch ist sie, wie bereits erwähnt, nicht bedeutend. So bekommt man chinesische Dollar- und 50-Centstücke nur selten zu Gesicht; die übrige Scheidemünze trifft man allerdings ziemlich häufig in den Vertragshäfen an, indefs kann man einen Chinesen, der nur wenige Meilen aufserhalb des »Rayons« eines solchen wohnt, nur schwer dazu bewegen, sie bei einem Kaufe anzunehmen: er zieht sein schmutziges Käschgeld den Silberstücken vor. Bei dieser Gelegenheit sei auf einen weitverbreiteten Irrthum hingewiesen, der in dem chinesischen Silber-Tael ebenfalls ein Geldstück sieht. Thatsächlich giebt es eine solche Münze nicht: der Tael ist einfach eine Unze Gewicht reinen Silbers und der Chinese drückt mit diesem Worte lediglich eine gewisse Gewichts- und Rechnungseinheit aus. (Näheres über den Silber-Tael finden unsere Leser in dem Aufsatze »Die Entwickelung der chinesischen Vertragshäfen, Archiv v. 1896, S. 651).

Um den mit den jetzigen Währungsverhältnissen verbundenen Uebelständen abzuhelfen, soll die Regierung in der Reichshauptstadt die baldige Einrichtung einer Zentral-Prägestätte planen. Eine solche Mafsnahme würde zweifellos viel dazu beitragen, eine gewisse Ordnung in den jetzigen chaotischen Zustand des einheimischen chinesischen Münzwesens zu bringen; denn das Land bekäme dadurch eine Reichsmünze, während es bisher nur Provinzial-Kurantgeld kennt. Jeder Satrap einer Provinz hat seine eigene Prägeanstalt, doch liegt hierin keine Gewähr, dafs die von ihr ausgegebenen Geldstücke gleiches Gewicht und dieselbe Legirung besitzen; es ist

daher unmöglich, die jetzt kursirenden Münzen zum gesetzlichen Zahlungsmittel im ganzen Kaiserreiche zu machen.

Bei bedeutenderen Handelsgeschäften haben sich die Chinesen seit vielen Jahrhunderten des Silbers in ungeprägtem Zustande bedient; in Südchina soll dieses Edelmetall bereits in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung als Zahlmittel bekannt gewesen sein, während es in den Mittel- und Nordprovinzen nicht vor der Tang-Dynastie (618 bis 907) als solches benutzt wurde.

Es ist übrigens eine eigenthümliche Thatsache, dafs um das Jahr 500 n. Chr. China in drei Geld-»Zonen« eingetheilt war. Im äufsersten Süden, mit Canton als dem Handelsmittelpunkte, gebrauchte man Silber und Gold; in Mittelchina, den ganzen Yangtze entlang bis in die Provinz Setschuen bediente man sich überall des Kupferkäschs, während in Nordchina Kupferkäsch und Getreide als Zahlungs- und Tauschmittel zur Verwendung kamen. Aller Wahrscheinlichkeit nach stammte das erste Silber, das um das Jahr 500 in Canton und im Süden umlief und nach seinem Gewichte berechnet wurde, aus Birma, wo es in grofsen Mengen gewonnen wurde, sowie aus noch ferner belegenen Gegenden, woher es durch arabische Kaufleute eingeführt wurde. Dieses noch heute gewissermafsen als ungeprägte Münze in den Handel gelangende Silber ist unter dem Namen »Sycee« bekannt. Die Bezeichnung ist chinesischen Ursprunges und bedeutet wörtlich »feine Seide«; ihre Benennung rührt daher, dafs man es, falls lauteren Gehalts, in geschmolzenem Zustande zu feinen Fäden ausziehen kann. Jene Silberbarren, von den Ausländern mit »shoes« (Schuhe) bezeichnet, weil sie in Form den chinesischen Schuhen etwas ähneln, haben verschiedenes Gewicht. Sie tragen zur Gewährleistung ihrer Reinheit den Stempel des Münzwardeins und des Bankiers, der sie in Umlauf setzt; will man mit einem Stücke eine Waare kaufen, die z. B. nur die Hälfte der Barre kostet, so wird letztere einfach in zwei Stücke gehauen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dafs das »gelbe« Metall in China bei Handelsabschlüssen nur äufserst selten zur Verwendung gelangt; die kleinen Goldbarren, auf die man stöfst, dienen fast ausschliefslich dazu, als Schatz aufbewahrt zu werden; als solcher kommt dieses Edelmetall in zwei Formen vor: als Stangen, welche die Gestalt eines kleinen chinesischen Bootes haben, etwa 0,09 m lang, 0,03 m breit und mit einem Gewichte von 360 g, ferner als Goldblätter, ungefähr 0,2 m im Quadrat und 30 g schwer. Der relative Werth des Goldes zum Silber ist auch im Reiche der Mitte aufserordentlichen Schwankungen unterworfen gewesen. Zu Anfang der Ming-Dynastie (1357) war das Verhältnifs wie 1 : 4, 1890 wie 1 : 23. Seitdem hat sich das Verhältnifs in China wenig geändert. Nicht unerheblich ist der Goldmarkt Chinas durch die beständige Nachfrage aus Ländern, welche die Goldwährung eingeführt haben, beeinflufst worden; im letzten Jahre bewerthete sich die Netto-Ausfuhr von Gold ins Ausland auf über 1 Million Pfd. Sterl., wovon ein beträchtlicher Theil nach Japan ging.

Was endlich das chinesische Papiergeld anlangt, so hat die kaiserliche Regierung seit etwa einem halben Jahrhundert keine Banknoten mehr ausgegeben. Solches Geld kannten indefs die Chinesen schon zu Anfang des neunten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung, vielleicht auch schon früher, während es in Europa (und zwar in Stockholm) erst im Jahre 1668 aufkam. Der bedeutende Vorsprung der Chinesen wird damit erklärt, dafs sie die Buchdruckerkunst so viele Jahrhunderte vor uns kannten, sodann von gravirten Siegeln zur Beglaubigung offizieller Dokumente schon vor mehr als 2000 Jahren allgemein Gebrauch machten, ferner, dafs sie einen grofs-

artigen Binnenhandel betrieben und überhaupt eine Nation sind, die einen ungewöhnlich scharfen kaufmännischen Instinkt besitzt. Die Zentral-Regierung gab zuerst, wie geschichtlich verbürgt ist, Papiergeld unter der Tang-Dynastie (im Jahre 806) und zwar in der damaligen Reichs-Hauptstadt Kaifengfu, Provinz Honan, aus; es wurde »Fei Tschien«, d. h. fliegendes Geld, genannt. Als die Tartaren um die Mitte des 12. Jahrhunderts Nordchina erobert hatten und sich bald darauf ein Mangel an Kupfer fühlbar machte, führten sie eine Papierwährung ein. Auch die Mongolen (Yüan)-Dynastie (1260 bis 1368) versuchte diese Währung aufrecht zu erhalten, aber alle Bemühungen der Regierung, die Noten über pari zu erhalten, waren vergeblich, im Gegentheile sanken sie aufserordentlich in ihrem Werthe. Die darauf folgende Ming-Dynastie, ebenso die gegenwärtige, als Tsching bekannte, vermochten kein besseres Ergebnifs zu erzielen; die letzte Banknotenausgabe erfolgte im Jahre 1853 unter Kaiser Hsienfeng: es waren Noten im Werthe von 400, 1000, 1500 und 2000 Käsch; sie wurden Anfangs der sechziger Jahre in den Strafsen von Peking öffentlich versteigert und seitdem sind sie ganz aus dem Verkehre verschwunden. Das Schicksal dieser Banknoten ist — so schliefst der »Export« diesen Theil seines Aufsatzes — jedenfalls charakteristisch für das Vertrauen, welches die Landesbevölkerung ihren Herrscherhäusern entgegenbringt; andererseits giebt sie durch den Gebrauch des allgemein im Lande kursirenden, von Privatbanken ausgegebenen Papiergeldes (das richtige Wort ist wohl Wechsel) zu verstehen, dafs ihr der Stempel eines Privatunternehmens gröfsere Bürgschaft für die Sicherheit ihres Geldes darzubieten scheint als der der kaiserlichen Regierung. Die Privatbanknoten findet man namentlich in den vier nördlichen Provinzen Schenking (Mandschurei), Tschili, Schantung und Schansi; sie sind stets auf so und soviel Käsch ausgestellt und man zieht sie sogar dem Kupfergelde vor, weil man nicht Gefahr läuft, durch minderwerthiges Käsch geschädigt zu werden. Manche dieser Noten haben einen Werth bis zu 100000 Käsch, nach dem heutigen Kurse allerdings nur etwa 200 Mark.

Dafs neben den einheimischen Zahlmitteln in China, besonders in den Vertragshäfen und ihrer Umgebung, auch fremdländisches Geld zur Verwendung kommt, bedarf wohl kaum der Erwähnung.

---

61. Beschäftigung von Frauen im Telegraphen- und Fernsprechdienst in den zum internationalen Telegraphenvereine gehörigen Ländern.

(Schlufs.)

Wie sich die Besoldung des weiblichen Beamtenpersonals in den einzelnen Vereinsländern stellt und wie sie sich zur Besoldung der in ähnlichen Dienststellen thätigen Männer verhält, ist aus den folgenden Einzelangaben ersichtlich. (Die vom Internationalen Büreau durchweg in Franken angegebenen Beträge sind zur Ermöglichung eines leichteren Vergleichs zum Kurse von 1 Fr. = 80 Pf. in Mark umgerechnet worden).

In Deutschland erhalten die Telegraphengehülfinnen (d. i. die gemeinschaftliche Bezeichnung für Telegraphen- und Fernsprechbeamtinnen) während der Ausbildungszeit keine Besoldung. Während der ersten beiden Dienstjahre beziehen sie 2 Mark 25 Pf. täglich, welches Tagegeld vom dritten

Dienstjahr ab auf 2 Mark 50 Pf. und vom fünften Dienstjahr ab auf 3 Mark steigt. Nach 9jähriger Dienstzeit werden sie mit einem Anfangsgehalte von 1100 Mark jährlich endgültig angestellt. Das Gehalt steigt sodann alle 3 Jahre um 100 Mark bis zum Höchstbetrage von 1500 Mark jährlich. Je nach der Servisklasse des Beschäftigungsorts beziehen sie noch einen Wohnungsgeldzuschufs von 180, 216, 300, 360, 432 oder 540 Mark jährlich. Die Beamten (Gehülfen, Assistenten, Oberassistenten), denen ähnliche Dienstverrichtungen obliegen, erhalten zuerst Tagegelder von 2 Mark, steigend bis 4 Mark 50 Pf., und bei der Anstellung nach etwa 9jähriger Dienstzeit ein Gehalt von 1500 Mark, steigend bis 3000 Mark jährlich sowie einen Wohnungsgeldzuschufs in gleicher Höhe wie die Telegraphengehülfinnen. Das Gehaltsmaximum wird in 21 Jahren erreicht. Die Gehaltszulagen erfolgen von 3 zu 3 Jahren. — Die Pensionsbestimmungen sind für Frauen und Männer gleich.

In Oesterreich beträgt die Besoldung der Frauen Anfangs 60 Mark monatlich und steigt von 5 zu 5 Jahren um je 10 Mark bis zu 100 Mark monatlich. Der Höchstbetrag wird somit nach 20 Dienstjahren erreicht. — Die Besoldung der Männer steigt von 600 Mark bis 5600 Mark jährlich in nicht fest bestimmten Zeitabschnitten nach der Befähigung der Beamten und der Zahl der zur Erledigung kommenden Stellen. Seit 1893 ist den Frauen dadurch ein Pensionsanspruch verschafft worden, dafs die Post- und Telegraphenverwaltung sie nöthigte, in den »Pensionsverein für Landpostbedienstete« einzutreten und die Hälfte der Prämien übernahm. Nach dem Statute dieses Vereins beträgt die Pension nach 10jähriger Dienstzeit 450 Mark jährlich und wächst von 5 zu 5 Jahren bis zu 800 Mark nach 35 Dienstjahren.

In Belgien nehmen fast alle aus dem Stande der Telegraphenelevinnen hervorgegangenen, im Telegraphendienste beschäftigten Frauen die Stellung von Hülfsbeamten (commis auxiliaires) ein, nachdem sie mit Erfolg nach den im Reglement gegebenen Bestimmungen eine Beförderungsprüfung abgelegt haben. Das Gehalt der in diesen Stellungen beschäftigten Männer und Frauen beträgt 800 bis 1760 Mark jährlich und steigt in Stufen von 160 Mark. Diejenigen commis auxiliaires von guter Befähigung, die im Alter von 50 Jahren 30 Dienstjahre hinter sich haben und 6 Jahre auf dem Höchstgehalte stehen, können als Endgehalt 1920 Mark jährlich erhalten. Auch in Bezug auf Verabschiedung, Pensionirung u. s. w. geniefsen die Frauen dieselben Rechte wie die Männer. Die Aufseherinnen (surveillantes) im Fernsprechdienste beziehen ein Gehalt von 800 bis 2080 Mark jährlich, das ebenfalls in Stufen von 160 Mark steigt. Die besonders befähigten Aufseherinnen können unter denselben Altersbedingungen wie die commis auxiliaires als Endgehalt 2240 Mark erreichen. — Das Gehalt der den Aufseherinnen etwa gleichgestellten Beamten (commis) beträgt jährlich:

- bei denen 3. Klasse 960 bis 1120 Mark;
- bei denen 2. Klasse 1360 bis 1600 Mark;
- bei denen 1. Klasse 1840, 2160 oder 2480 Mark.

In Bulgarien ist die Besoldung der im Telegraphendienste beschäftigten Männer und Frauen gleich. Nur die Bezüge der Fernsprechbeamtinnen sind etwas niedriger und betragen 48 bis 80 Mark monatlich. Das Post- und Telegraphenpersonal ist — abgesehen von den Fernsprechbeamtinnen — in zehn Klassen eingetheilt, von denen die 10. die niedrigste ist. Frauen können nur bis zur 7. Klasse aufrücken. Das jährliche Gehalt für die Beamten der 10. Klasse beläuft sich auf 1275 Mark, das der 9. Klasse auf rund 1510 Mark, der 8. Klasse auf rund 1720 Mark und der 7. Klasse auf 2025 Mark.

In Dänemark steht Frauen und Männern in den ersten Jahren eine gleich hohe Besoldung von 400 bis 800 Mark jährlich zu. Später stellt sich das Gehalt der Frauen auf 800 bis 1200 Mark jährlich mit einem Besoldungszuschusse von je 100 Mark alle 5 Jahre bis 500 Mark, das Gehalt der Männer auf 1000 bis 1800 Mark jährlich mit gleich hohem Besoldungszuschusse.

In Spanien erhalten die Frauen in Madrid 2 Mark, in den Provinzen 1 Mark 60 Pf. täglich. Die Bezüge der männlichen Beamten sind sehr verschieden und lassen sich schlecht mit denen der Frauen vergleichen.

In Frankreich beziehen die Beamtinnen (dames employées) ein jährliches Gehalt von 800 Mark, das im Betriebsdienste bis 1440 Mark und im Verwaltungsdienste bis 1760 Mark in Stufen von je 80 Mark steigt. Ueber die Bezüge der Aushülfen (aides) ist Näheres nicht angegeben. Das Gehalt der Beamten (commis) steigt im Betriebsdienste von 1200 bis 2400 Mark jährlich in Stufen von je 240 Mark und im Verwaltungsdienste von 1620 bis 3600 Mark.

In Grofsbritannien bekommen die Beamtinnen Londons nach der Ernennung folgende wöchentliche Entschädigungen:

in den ersten 3 Monaten 10 Mark;
in den folgenden 3 Monaten 12 Mark;
in den folgenden 3 Monaten 14 Mark;
dann bis zum Alter von 19 Jahren 15 Mark 50 Pf.

Nach vollendetem 19. Lebensjahre werden die Bezüge bei völliger Diensttauglichkeit auf 17 Mark wöchentlich erhöht und steigen sodann in Stufen von 1 Mark 50 Pf. rund wöchentlich bis 28 Mark wöchentlich. Eine Beamtin von besonders guter Führung und Befähigung kann es sogar bis zu einem Höchstgehaltsatze von 38 Mark wöchentlich bringen. — In den Provinzstädten erhalten die Telegraphistinnen zuerst 5 Mark wöchentlich. Wenn sie völlig ausgebildet sind und in freie Stellen einrücken, beziehen sie 10 Mark wöchentlich im ersten Jahre, 12 Mark wöchentlich im zweiten Jahre und 13 Mark 50 Pf. wöchentlich im dritten Jahre bis zum Lebensalter von 19 Jahren. Nach Vollendung des 19. Lebensjahrs werden ihnen im Falle genügender Befähigung 15 Mark wöchentlich gewährt. Diese Vergütung steigt in Stufen von 1 Mark 50 Pf. die Woche bis zu 28 Mark wöchentlich. In welchen Zeiträumen diese Steigerung eintritt, ist nicht angegeben. Im Falle besonders guter Führung und Befähigung kann es eine Beamtin auf 33 Mark wöchentlich und bei einigen gröfseren Aemtern auf 34 und 35 Mark wöchentlich bringen.

Im Zentral-Telegraphenamte Londons stellen sich die Besoldungen wie folgt:

a) der Frauen:

1 Aufseherin 4000 bis 6000 Mark jährlich;
9 Revisoren 3200 bis 4000 Mark jährlich;
18 Hülfsrevisoren 2400 bis 3200 Mark jährlich;
65 Hülfsrevisoren 2000 bis 2400 Mark jährlich;
976 Telegraphistinnen 10 bis 38 Mark wöchentlich;
36 Hülfstelegraphistinnen bis zu 35 Mark wöchentlich.

b) der Männer:

1 Kontroleur 16 000 bis 20 000 Mark jährlich;
1 Adjunkt 14 000 bis 16 000 Mark jährlich;
3 Assistenten 10 500 bis 12 000 Mark jährlich;
1 Oberbeamter (principal clerk) 9500 Mark jährlich;
4 clerks 1. Klasse 6200 bis 8000 Mark jährlich;
5 clerks 2. Klasse 4200 bis 6000 Mark jährlich;
8 clerks 3. Klasse 1600 bis 4000 Mark jährlich;
16 Superintendenten 6200 bis 8000 Mark jährlich;
49 Assistenten 5200 bis 6200 Mark jährlich;
105 Assistenten 2. Klasse 4000 bis 5200 Mark jährlich;

172 ältere Telegraphisten 3200 bis 3800 Mark jährlich;
1980 Telegraphisten 12 bis 18 Mark wöchentlich und darauf 1040 bis 3200 Mark jährlich;
36 Hülfstelegraphisten bis zu 42 Mark wöchentlich.

In Ungarn beträgt das Mindestgehalt der Frauen 672 Mark, das Höchstgehalt 840 Mark jährlich. Daneben fliefst ihnen ein Wohnungsgeldzuschufs von 252 bis 504 Mark jährlich nach dem Servissatze des Beschäftigungsorts zu. Das männliche Beamtenpersonal bezieht eine Besoldung von 840 bis 4032 Mark jährlich und eine Wohnungsentschädigung von 252 bis 1008 Mark jährlich. Die Bezüge der Amtsvorsteher (Männer wie Frauen) richten sich nach dem Verkehrsumfang und der Schwierigkeit des Dienstes. Die geringste Besoldung beträgt — abgesehen von besonderen Entschädigungen für Büreauausgaben, Bestellung u. s. w. — rund 300 Mark jährlich. Für die Besoldung der Expedientinnen giebt es keine feste Stufenfolge, ihre Bezüge hängen von einem Uebereinkommen zwischen ihnen und den Amtsvorstehern ab. Die gewöhnliche Besoldung der Expedientinnen besteht, aufser freier Wohnung und Beköstigung, in einer monatlichen Vergütung von rund 17 bis 42 Mark. Diejenigen Expedientinnen, welche einen abwesenden Beamten bei einem etatsmäfsigen Postamte vertreten, erhalten Tagegelder von rund 1 Mark 70 Pf. bis 2 Mark 50 Pf.

In Italien wird den Frauen im Anfang ein Tagegeld von 2 Mark gezahlt. Dieses Tagegeld kann alle 4 Jahre um 40 Pf. bis zum Meistbetrage von 3 Mark 20 Pf. erhöht werden. Die Frauen haben im Allgemeinen keinen Anspruch auf Ruhegehalt, während die Männer ein solches Anrecht nach einer Mindestdienstzeit von 25 Jahren erwerben. Nur die Aufseherinnen (assistenti) machen eine Ausnahme. Diese werden allein als wirkliche angestellte Beamte betrachtet und können daher ebenfalls ein Ruhegehalt erdienen. Ihr Anfangsgehalt beträgt 1200 Mark jährlich und steigt in 4jährigen Perioden bis zu 2000 Mark jährlich. Abgesehen von diesen weiblichen assistenti ist das Verhältnifs zwischen der Besoldung der Frauen und derjenigen der Männer ungefähr so, dafs die höchsten Bezüge der Frauen den niedrigsten Besoldungssätzen der Männer gleichstehen.

In Niederland sind die Besoldungen für Frauen und Männer gleich hoch. Die überzählig beschäftigten Beamten erhalten keine Vergütungen Die Beamten (commis), welche aus den überzähligen entnommen werden, empfangen ein Gehalt von 1760 bis 3520 Mark jährlich. Ein höheres Gehalt kann auch von den Frauen nicht erreicht werden. Die weiteren Stellen sind den Männern vorbehalten. Die »clerks« erhalten 640 bis 2400 Mark jährlich, die Fernsprechbeamtinnen 640 bis 1280 Mark jährlich. Die Frauen können auch Vorsteherinnen von Aemtern der beiden untersten Klassen mit einem Höchstgehalte von 2880 Mark werden.

In Rumänien schwankt die Besoldung der Frauen zwischen 80 und 240 Mark monatlich, diejenige der Männer (Betriebsbeamten und Postamtsvorsteher) zwischen 80 und 440 Mark monatlich. Die Stellung eines Inspektors, die höchste, in die ein Post- und Telegraphenbeamter gelangen kann, ist mit 560 Mark monatlich dotirt.

In Serbien ist die Besoldung der Frauen nach zwei Klassen geregelt; die erste erhält eine jährliche Besoldung von 615 Mark, die zweite eine solche von 816 Mark. Das Anfangsgehalt der Männer ist dasselbe wie das der Frauen, nämlich 615 Mark, ihre Höchstbesoldung erreicht aber 3600 Mark jährlich.

In Schweden fangen die Frauen, die aus der überzähligen Stellung zum Dienste herangezogen werden, mit einer Besoldung von rund 66 Mark monatlich an, die nach 3jähriger Gesammtdienstzeit (2 Jahre davon müssen wirkliche Dienstzeit mit Ausschlufs der überzähligen sein) auf rund 74 Mark

monatlich steigt. Wenn sie in den zur Erledigung kommenden Stellen als Telegraphistinnen angestellt werden, was 2 bis 15 Jahre dauern kann, geschieht dies mit einem Gehalte von 1000 Mark jährlich, das sich drei Mal, alle 5 Jahre, um rund 110 Mark bis auf 1330 Mark jährlich steigert. Die als Vorsteherinnen kleiner Telegraphenanstalten fungirenden Telegraphistinnen haben als Entschädigung für die Mehrleistungen Wohnung, Feuerung und Licht frei. Das Einkommen der etatsmäfsig angestellten Frauen wird zu $^3/_4$ als wirkliches Gehalt, zu $^1/_4$ als Dienstentschädigung angesehen. In Krankheitsfällen beziehen die Beamtinnen während der ersten 6 Wochen das wirkliche Gehalt weiter. Wenn die Krankheit länger dauert, werden ihnen aufser der Dienstentschädigung noch die Stellvertretungskosten abgezogen bis zu $^1/_3$ des wirklichen Gehalts. Das Ruhegehalt beträgt für Männer und Frauen bis zu 75 v. H. des Gesammteinkommens, wovon 15 v. H. dem Staate, 60 v. H. einer für das Telegraphenpersonal besonders gegründeten Pensionskasse zur Last fallen. Die aus der überzähligen Stellung zum Dienste herangezogenen Männer erhalten Anfangs 100 Mark und nach 3 Jahren 111 Mark monatlich; die Telegraphisten werden mit 1778 Mark jährlich angestellt, sie beziehen nach 5 Jahren 2111 Mark, nach 10 Jahren 2444 Mark jährlich. Es wird beabsichtigt, die Gehälter mit Rücksicht auf die allgemeine Steigerung der Preise für den Lebensunterhalt in Schweden zu erhöhen.

In Norwegen beziehen:

1. die Telegraphistinnen im gewöhnlichen Dienste ein festes Gehalt von 1008 Mark jährlich, das in 15 Jahren, alle 3 Jahre um 112 Mark, bis zu 1568 Mark steigt;
2. die Vorsteherinnen von Telegraphenanstalten an kleinen Orten ein Gehalt von 1568 Mark jährlich, das in 15 Jahren, alle 5 Jahre um 112 Mark, bis 1904 Mark steigt;
3. die Vorsteherinnen von Fernsprechanstalten ein Gehalt von 1344 Mark oder 1568 Mark jährlich in 2 Klassen, steigend wie die Gehälter der Beamtinnen unter 2. um je 336 Mark in 15 Jahren;
4. die Beamtinnen bei den vereinigten Telegraphen- und Fernsprechanstalten ein Gehalt von 784, 896 oder 1008 Mark jährlich in 3 Klassen. Diese Gehälter steigen um je 112 Mark alle 3 Jahre bis zu 1120, 1232 und 1344 Mark in 9 Jahren. Das Gehalt der Telegraphisten beträgt demgegenüber 1120 Mark jährlich und steigt alle 3 Jahre um 224 Mark, in 15 Jahren bis zu 2240 Mark jährlich. Die Amtsvorsteher erhalten 2240, 2688, 3136 oder 3584 Mark jährlich in 4 Klassen und eine Zulage von 448 Mark nach 4 Dienstjahren.

In Portugal werden den Vorsteherinnen von Aemtern 2. Klasse je nach dem Umfange des Telegraphenverkehrs bis rund 440 Mark jährlich gewährt. Die Aushelferinnen empfangen in den ersten 5 Jahren etwa 55 Pf., vom 6. Jahre ab etwa 85 Pf., nach 10 Dienstjahren rund 1,10 Mark täglich. Männer in gleichen Dienststellungen erhalten dasselbe. Die Frauen stehen aufserhalb des eigentlichen Beamtenkörpers.

In Rufsland gehören die Telegraphenbeamtinnen entweder zur V. oder zur IV. Beamtenklasse. Ihr Gehalt ist dem der Männer derselben Gehaltsklasse gleich. In die höhere IV. Klasse gelangen sie nach einer Dienstzeit von 5 und mehr Dienstjahren, wenn sie eine entsprechende Prüfung ablegen und gute Dienstzeugnisse haben. Das Jahresgehalt der Beamten der V. Klasse beträgt im europäischen Rufsland 1440 Mark, das der Beamten der IV. Klasse 1920 Mark;

in Baku, Irkutsk, Tiflis, Transbaikal, Turkestan in der V. Klasse 2016 Mark, in der IV. Klasse 2496 Mark;

im Arrondissement des Amur in der V. Klasse 2208 Mark, in der IV. Klasse 2688 Mark.

Fernsprechbeamtinnen steht das Gehalt der VI. Klasse mit 1152 Mark jährlich zu. Von dem Einkommen der Beamtinnen wird ein gewisser Prozentsatz zum Besten des Invaliden- und Pensionsfonds abgezogen. Beamtinnen, die am Hughes- oder Wheatstone-Apparat arbeiten und im Stande sind, mindestens 50 Telegramme in der Stunde zu übermitteln, erhalten eine besondere Zulage von rund 300 Mark, diejenigen, welche 70 und mehr Telegramme bewältigen, eine Zulage von 480 Mark jährlich.

In der Schweiz beträgt das jährliche Gehalt derjenigen Frauen, welche bei Telegraphenanstalten 1. und 2. Klasse mit oder ohne Fernsprechnetz in Städten mit 10000 und mehr Einwohnern beschäftigt sind:

1. für Telegraphistinnen 1440 bis 2640 Mark;
2. für Aufseherinnen bei den Zentralämtern 1200 bis 2000 Mark;
3. für Fernsprechbeamtinnen 960 bis 1680 Mark.

Das Gehalt der Männer ist gleich hoch, mit Ausnahme desjenigen der Telegraphisten, das bis 2960 Mark jährlich steigt.

Bei den Telegraphenanstalten 1. und 2. Klasse mit oder ohne Fernsprechnetz in Orten mit weniger als 10000 Einwohnern werden folgende Gehälter gezahlt:

1. für Telegraphistinnen 1440 bis 2480 Mark;
2. für Aufseherinnen bei den Zentralämtern 1200 bis 1840 Mark;
3. für Fernsprechbeamtinnen 960 bis 1620 Mark jährlich.

Dieselben Gehälter bezieht das männliche Personal mit dem Unterschiede, dafs die Telegraphisten bis auf 2800 Mark jährlich kommen.

Für die Telegraphenanstalten 3. Klasse, die von Männern oder Frauen verwaltet werden, schwankt das Einkommen je nach dem Verkehrsumfang und dem Dienstalter zwischen 160 und 800 Mark jährlich. Die Vorsteher dieser Anstalten empfangen aufser der festen Vergütung eine Provision von 8 Pf. für jedes von ihnen bearbeitete Telegramm und müssen dafür auf ihre Kosten die Bestellung ausführen.

In Japan erhalten Frauen halb so viel als Männer, d. i. 30 Pf. bis 1 Mark täglich.

In Niederländisch Indien beziehen Frauen und Männer derselben Stellung Anfangs 64 Mark monatlich, welche Besoldung bis zu 192 Mark monatlich steigen kann.

In Süd-Australien ist die Besoldung der Frauen sehr veränderlich. Es wird etwa halb so viel ihnen gewährt als den Männern. Das männliche Personal hat folgende Besoldungen jährlich:

1. die niederen Beamten 1300 bis 3000 Mark;
2. die Telegraphisten 2000 bis 3000 Mark mit jährlichen Zulagestufen von 200 Mark bei guter Führung;
3. die höheren Beamten 3200 bis 5400 Mark.

Im Kapland erhalten die Frauen wie die jüngeren männlichen Beamten 100 bis 200 Mark monatlich.

In Neu-Süd-Wales ist den Fernsprechgehülfinnen ein jährliches Gehalt von 520 bis 1200 Mark zugebilligt, während die männlichen Fernsprechbeamten für denselben Dienst 520 bis 1560 Mark jährlich bekommen. Für andere Dienststellen sind die Gehälter der Männer denen der Frauen gleich.

In Neu-Seeland beziehen die im Fernsprechvermittelungsdienste thätigen Frauen 800 bis 1600 Mark, die Männer 1200 bis 2400 Mark jährlich;

die Inspektoren:

a) Frauen 1800 bis 2000 Mark;
b) Männer 2700 bis 4000 Mark;

die Telegraphisten und andere Beamte:

a) Frauen 800 bis 2400 Mark;
b) Männer 800 bis 4000 Mark.

Zu den höheren Stellen werden Frauen nicht zugelassen.

In Victoria stellt sich die jährliche Besoldung der Beamtinnen auf 800 bis 1400 Mark, diejenige der Amtsvorsteherinnen auf 1400 bis 2200 Mark, der Fernsprechgehülfinnen auf 960 bis 1200 Mark.

Die männlichen Beamten empfangen in denselben Dienststellungen jährliche

Gehälter von 800 bis 3200 Mark, 3200 bis 8000 Mark und 960 bis 1200 Mark.

In Ceylon haben die Frauen ein Einkommen von 320 bis 610 Mark, die Männer von 320 bis 4356 Mark jährlich.

In Senegal werden die Beamten und Beamtinnen in vier Gehaltsklassen eingetheilt:

1. Klasse...	1920 Mark	jährlich,
2. - ...	1680 -	-
3. - ...	1440 -	-
4. - ...	1200 -	- .

Aufserdem werden Theuerungszulagen von 320 Mark sowie für Licht und Büreaukosten 40 Mark jährlich gewährt.

Im Telegraphendienste beschäftigen die meisten Vereinsverwaltungen die Frauen mit der Abgabe und Aufnahme von Telegrammen. Besonders werden sie für die Bedienung des Morseapparats verwendet. Dies geschieht in Deutschland, Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Portugal, Frankreich, Rufsland, Ungarn, Italien, Niederland, Serbien, Schweden, Norwegen, der Schweiz, Süd-Australien, Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Neu-Seeland, Victoria und Senegal. Zur Bedienung des Hughesapparats werden sie nur in Oesterreich, Belgien, Frankreich, Ungarn, Italien, Niederland, Serbien und Rufsland herangezogen, zur Bedienung des Baudotapparats in Niederland, des Wheatstoneapparats in Italien und Grofsbritannien, der Klopfer-, Multiplex- und Quadruplexapparate in Grofsbritannien, Belgien und Victoria.*)

Im Fernsprechdienste wird den Frauen meistens der Vermittelungsdienst übertragen, im Aufsichtsdienste finden sie nur wenig Verwendung. In einzelnen Ländern, z. B. in Oesterreich, Belgien, Niederland, Rumänien, Norwegen, der Schweiz und Niederländisch Indien (auch neuerdings in Deutschland bei selbständigen Telegraphenämtern), werden sie auch am Schalter mit der Telegrammannahme oder bei der Telegrammabfertigung beschäftigt.

In Japan, Frankreich und Italien nehmen Frauen auch am Verwaltungsdienste Theil. In mehreren Ländern werden sie ferner mit der Leitung von Anstalten geringeren Umfanges beauftragt. In diesem Falle haben sie natürlich alle mit dem Telegraphen- und Fernsprechdienste verbundenen Arbeiten zu besorgen.

Die Zulassung der Frauen zum Telegraphen- und Fernsprechdienste scheint im Allgemeinen befriedigende Ergebnisse geliefert zu haben. Im Einzelnen sind von den verschiedenen Verwaltungen folgende Erfahrungen gemacht worden.

Von Deutschland ist dem Internationalen Büreau nur ein Urtheil über die Verwendbarkeit von Frauen im Fernsprechdienste zugegangen, die als befriedigend bezeichnet wird. Es wird ihnen fast durchweg der Vorzug vor männlichen Beamten gegeben. Wegen der höheren Lage ihrer Stimme sind sie leichter verständlich, sie üben gröfsere Geduld und Höflichkeit und die Theilnehmer sind gegen sie rücksichtsvoller. Der Verkehr wickelt sich daher glatter ab, Beschwerden sind seltener. Die Gehülfinnen werden im Orts- und Fernverkehre verwendet; den Anforderungen des letzteren sind aber nur die tüchtigsten Gehülfinnen gewachsen Im Aufsichtsdienste werden sie zur Ueberwachung einer pünktlichen Abwickelung des Apparatdienstes mit gutem Erfolge herangezogen. Für die schwierigeren Aufsichtsgeschäfte fehlen ihnen eingehendere technische Kenntnisse sowie Ruhe und Entschiedenheit. Die männliche Aufsicht kann daher neben der weiblichen nicht entbehrt werden. Bei Erledigung einfacherer Kanzlei-, Büreau- und Rechnungsarbeiten leisten Frauen gute Dienste.

Da neuerdings erweiterte Feststellungen in Deutschland bezüglich der

---

*) Seit Kurzem werden Telegraphengehülfinnen auch in Deutschland zum Theil im Klopferdienste verwendet.

Brauchbarkeit der Frauen auch für den Telegraphendienst gemacht worden sind, so fügen wir die bezüglichen Ergebnisse hier ein:

Die Leistungen der Telegraphengehülfinnen an Morseleitungen werden im Ganzen günstig beurtheilt, bei stärkerem Arbeitsandrange sollen die Frauen aber leicht Ruhe und Ueberblick verlieren. Sie sind daher im Allgemeinen nur an weniger belasteten Leitungen mit Vortheil zu verwenden. Die Aneignung telegraphentechnischer Kenntnisse bereitet ihnen zum Theil Schwierigkeiten, weil Vorbildung und Auffassungsvermögen fehlen. Zur Gewinnung eines sicheren Urtheils über ihre Verwendbarkeit im Klopferdienste reichen die bisherigen Erfahrungen nicht aus. Anscheinend macht ihnen die Erlernung des Klopferdienstes noch gröfsere Schwierigkeit als der Telegraphendienst. Im Telegramm-Annahme- und Abfertigungsdienste werden Frauen nur in geringem Umfange verwendet. Verschiedentlich haben sie sich in diesen Dienstzweigen nicht bewährt.

In Oesterreich versehen die Frauen im Allgemeinen ihre Dienstgeschäfte ebenfalls gut. Sauberkeit, Ordnungssinn und die ihrem Geschlechte eigene Geduld' werden ihnen nachgerühmt; sie wissen auch das Publikum sehr gut zu behandeln. Indefs haben sie keine genügende Energie gezeigt, um sich bei Untergebenen Autorität zu verschaffen. Zur Ueberwachung des weiblichen Beamtenpersonals müssen daher stets männliche Beamte bestimmt werden. Im Ganzen sind die weiblichen Beamten ziemlich geschickt und anstellig; sie stehen in allen mehr oder weniger mechanischen Beschäftigungen den Männern nicht nach.

In Belgien haben die meisten weiblichen Beamten für den Telegraphendienst, insbesondere für den Apparatdienst, genügende Befähigung und Intelligenz an den Tag gelegt, ohne es indefs den männlichen Beamten gleichthun zu können. Verschiedene Unzuträglichkeiten, wie ihre geringe Brauchbarkeit für den Schalterdienst, ihre geringe Fähigkeit für Aufnahme von durch Abonnenten diktirten Telegrammen am Fernsprecher, ihre häufiger als beim männlichen Personal eintretenden Erkrankungen, ihre Unfähigkeit, besonderen stärkeren Anforderungen bei Verkehrsanhäufungen u. s. w. zu genügen u. s. w., haben die belgische Verwaltung bestimmt, seit 1889 Frauen im Telegraphendienste nicht mehr neu einzustellen. Die Frau wird als mehr geeignet für den Fernsprechdienst bezeichnet, bei welchem die Hauptarbeit in der Herstellung der Verbindungen besteht, die im Wesentlichen nur Eigenschaften verlangt, welche Frauen in hervorragendem Mafse besitzen, wie z. B. scharfes Auge, feines Gehör, gewandte Hand und leichte Sprache. Demgemäfs wird der Fernsprechdienst unter Leitung männlicher Beamten bei den Zentralämtern fast ausschliefslich von Frauen wahrgenommen. Nur für Rechnungsarbeiten, Nachtdienst u. s. w. sind auch einige Beamte vorhanden.

In Bulgarien ist das Ergebnifs der Frauenarbeit bei der Telegraphie ein sehr befriedigendes gewesen und mit Ausnahme des Nachtdienstes, den sie nicht vertragen können, ist das von den Frauen geleistete Arbeitsmafs demjenigen der Männer fast gleich.

In Dänemark ist zwischen den Leistungen der weiblichen und männlichen Beamten am Morseapparat ein Unterschied nicht hervorgetreten. Der Dienst scheint für Frauen nur leichter ermüdend zu wirken.

In Spanien haben sich Frauen im Telegraphendienste, was die Arbeit an gering belasteten Leitungen anlangt, im Allgemeinen als gut verwendbar gezeigt. Die Töchter und Schwestern von Vorstehern kleiner Aemter haben ebenfalls als Hülfen ihrer Väter oder Brüder schätzenswerthe Dienste geleistet.

In Frankreich hat die Zulassung von Frauen zu den verschiedenen Dienstzweigen in jeder Beziehung vorzügliche Ergebnisse gehabt.

Auch in England bietet die Beschäftigung von Frauen grofse Vortheile; sie zeigen im Allgemeinen ebenso grofse Fähigkeiten als die Männer, sind aber mehr zu Krankheiten geneigt; die Zahl der Beamtinnen ist beschränkt worden, weil sie nicht am Nachtdienste Theil nehmen können.

In Ungarn hat die Beschäftigung von Frauen im Telegraphen- und Fernsprechdienst ebenfalls gute Ergebnisse gezeitigt; sie ist besonders vom Finanzstandpunkt aus vortheilhaft, da die Frauenarbeitskraft billiger ist als die der Männer.

In Italien haben die Frauen sich bei der Bedienung der Morse- und Hughesapparate als genügend geeignet erwiesen, nur wenige haben aber vermocht, die Gewandtheit guter männlicher Telegraphisten zu erreichen oder gar zu übertreffen.

In Niederland wird den Beamtinnen der gute Wille, sich genügende Tüchtigkeit anzueignen, nicht abgesprochen; doch hat eine 20jährige Erfahrung gezeigt, dafs Frauen in der Fähigkeit, angestrengteren Dienst zu ertragen, den männlichen Beamten nachstehen, und dafs sie nicht im Stande sind, alle Zweige des Telegraphendienstes zu versehen. Erkrankungen sind beim weiblichen Personal weit zahlreicher als bei den Männern.

In Rumänien haben die Frauen genügende Befähigung für den Telegraphendienst nachgewiesen, aber sie ermüden schneller als die Männer. Wegen ihres freundlichen und zuvorkommenden Wesens werden sie gern am Schalter und im Fernsprechvermittelungsdienste verwendet.

Auch in Serbien haben sich die Frauen als für den Telegraphendienst geeignet erwiesen.

In Schweden gelangen die Telegraphistinnen zu einer gleich grofsen Berufsgewandtheit als die Männer; sie sind ebenso gewissenhaft und diensteifrig, aber den Männern nicht gewachsen, wenn es sich um Ausdauer und besondere Kraftanstrengung handelt; auch sind die Männer mehr zur Leitung von Telegraphen- und Fernsprechämtern geeignet, sowohl was ihre technischen Fähigkeiten anlangt, als wegen des Verkehrs mit dem Publikum.

In Norwegen waren die Leistungen der Frauen befriedigend.

In der Schweiz eignen sich die Frauen sehr gut zur Bedienung der Morseapparate und für die Schalter. Der Hughesapparatdienst ist zu schwer für sie. Ihre Körperkonstitution macht sie für die Verwendung im technischen Dienste ungeeignet und der Anstand verbietet ihre Beschäftigung im Nachtdienste. Für den Fernsprechdienst eignen sich Frauen besonders, weil ihre Stimme durchdringender und angenehmer ist als die männliche und weil sie bei Bedienung der Abonnenten gröfsere Geduld zeigen. Dagegen sind die Frauen mehr zu Krankheiten geneigt als die Männer.

In Rufsland hat eine 35 jährige Erfahrung die gute Befähigung und Verwendbarkeit der Frauen für den Telegraphendienst ergeben. Sie stehen den Männern an Diensteifer, Gewissenhaftigkeit, Befähigung, Fleifs, Pünktlichkeit, Treue und leichtem Verständnisse nicht nach.

Auch Japan bezeichnet das Ergebnifs der Zulassung von Frauen zum Staatsdienst als ein gutes. Wenn auch für harte und drängende Thätigkeit nicht geeignet, sind sie doch für leichtere Arbeiten gut verwendbar.

In Niederländisch Indien haben die an den Schaltern beschäftigten Frauen ihren Dienst nach Wunsch versehen; über ihre Verwendbarkeit im eigentlichen Telegraphendienste sind Erfahrungen nicht gesammelt worden.

In Süd-Australien hat die Zulassung von Frauen befriedigende Ergebnisse gehabt. Als einzige Unzuträglichkeit wird angeführt, dafs der Dienst die Frauen zu sehr der Hauswirthschaft entfremde und sie für die Leitung eines Hausstandes weniger geeignet mache.

In Neu-Süd-Wales ist die Dienst-

thätigkeit der weiblichen Beamten eine befriedigende.

In Neu-Seeland haben sich die Frauen nicht als ebenso befähigt wie die Männer erwiesen; es sind daher nur wenige als Telegraphistinnen angestellt worden und es erscheint nicht zweckmäfsig, ihre Zahl zu vermehren.

In Ceylon ist die Befähigung der Frauen als Telegraphistinnen eine mittelmäfsige, als Fernsprechbeamtinnen eine befriedigende. Als störend in Bezug auf den Telegraphendienst ist namentlich empfunden worden, dafs sie nicht in gleichem Mafse Nachtdienst zu verrichten vermögen als die Männer und dafs sie nicht bei beliebigen Aemtern beschäftigt werden können.

In Senegal besitzen die Frauen, wahrscheinlich in Folge der Einwirkungen des Klimas, nicht entfernt die nothwendigen physischen und moralischen Eigenschaften, die für gute Telegraphisten nöthig sind. Es ist schwer, sie zu der Ruhe und Pünktlichkeit zu erziehen, ohne welche die Uebermittelung telegraphischer Korrespondenz sich schlecht vollzieht. Auch können sie nicht immer an dem Orte verwendet werden, wo die Verwaltung sie braucht. Die hohe Temperatur, mangelhafte Transportmittel u. s. w. stehen dem entgegen. Das weibliche Personal wird daher nach und nach durch männliches ersetzt werden.

Da Post und Telegraphie in vielen Ländern vereinigt sind, hat die Anzahl der im Telegraphen- und Fernsprechdienste beschäftigten Frauen sich nicht zuverlässig ermitteln lassen. Soweit bezügliche Feststellungen vorliegen, werden die Zahlen in Folgendem zusammengestellt. Es sind nur die Zahlen der ausschliefslich in den angegebenen Dienstzweigen thätigen Frauen berücksichtigt worden:

Land	Im Telegraphen- und Fernsprechdienste beschäftigte		Bemerkungen
	Männer	Frauen	
Deutschland	—	4100*)	*) In Deutschland (Reichs-Postgebiet) sind nach neueren Ermittelungen (1899) 4437 Telegraphengehülfinnen vorhanden.
Belgien	1356	287	**) Für Bulgarien, Serbien und Neu-Süd-Wales wird das Verhältnifs (Prozentsatz) der weiblichen Kräfte zu den männlichen mit 4,88, 6,67 und 9,36 v. H. angegeben.
Bulgarien	—	31**)	
Dänemark	290	87	
Spanien	2169	49	
Frankreich	1017	2381	
Niederland	632	170	
Serbien	—	37**)	
Schweden	218	1264	
Norwegen	254	186	
Schweiz	1972	1148	
Portugal	247	120	
Japan	27	411	
Ceylon	115	5	
Kochinchina	—	6	
Niederländisch Indien	79	12	
Süd-Australien	796	124	
Senegal	40	7	
Portugisische Kolonien	—	2	
Neu-Seeland	1156	6	
Neu-Süd-Wales	—	69**)	
Victoria	240	146	

Die Privat-Telegraphengesellschaften befassen sich im Allgemeinen nur mit der Legung von transatlantischen Kabeln und mit der Bedienung der bezüglichen, oft an einsamer Küste gelegenen Stationen; sie beschäftigen daher meistens keine Frauen. Nur die Eastern Telegraph Co. hat 13 Frauen bei ihrem Zentralbüreau in London angestellt, die mit der Prüfung der Telegramme und Richtigstellung von Fehlern beschäftigt werden.

In Nordamerika wird der ganze kontinentale Telegraphendienst von Privatgesellschaften ausgeführt. Von der mächtigsten dieser Telegraphengesellschaften, der Western Union Telegraph Co., ist bekannt, dafs sie auch Frauen zum Dienste zuläfst, und zwar einerseits als Besteller bei den gröfseren Aemtern, andererseits als Angestellte bei weniger belasteten Anstalten und als Apparatbeamtinnen. Sie brauchen keinen Nachtdienst zu thun, arbeiten aber mit den Männern zusammen. Die Durchnittsdienstzeit der Frauen beträgt 12 bis 15 Jahre. Ihre Besoldung ist im Allgemeinen niedriger als die der Männer. Wenn auch ihre Dienstleistungen zufriedenstellende gewesen sind, so eignen sie sich für angestrengten Dienst doch weniger als das männliche Personal. Die Gesellschaft beschäftigt 3000 Frauen und 35 000 Männer.

Von Ländern, welche dem internationalen Telegraphenvereine noch nicht angehören, liegen nur aus Uruguay einige Angaben über Frauenbeschäftigung vor. Dort werden Frauen als Telegraphistinnen zugelassen, doch ist ihre Zahl bisher eine sehr geringe (zur Zeit drei). Sie arbeiten unter denselben Bedingungen wie Männer. Der tägliche Dienst erstreckt sich auf die Zeit von 7° Vm. bis 10° Nm. im Sommer und von 8° Vm. bis 10° Nm. im Winter. Das Gehalt der Frauen ist dem der Männer gleich. Die Leistungen sind befriedigend.

62. Das belgische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1898.

Nach dem Rechenschaftsberichte des belgischen Ministers der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen für 1898 betrug die Gesammteinnahme der Postverwaltung 22 634 951, die Ausgabe 12 425 263 Franken, so dafs sich ein Ueberschufs von 10 209 688 Franken ergab. In den Ausgaben sind jedoch die Kosten für den Postdampfschiffsdienst nicht inbegriffen.

Der Postverkehr Belgiens hat gegenüber dem Vorjahre fast durchweg eine Steigerung erfahren; sie beträgt bei Briefen 4,41 v. H., bei Postkarten 7,60 v. H., bei Zeitungen 10,73 v. H., bei Drucksachen 11,93 v. H., bei Waarenproben 5,74 v. H., bei Geschäftspapieren 6,63 v. H.

Das Personal der Postverwaltung bestand aus 6479 Köpfen, davon 6272 männlichen und 207 weiblichen Geschlechts. Gegenüber den im Jahre 1875 vorhandenen 486 Postanstalten hatte ihre Zahl Ende 1898 1022 erreicht. Davon gehörten 567 der Klasse der eigentlichen Postämter an. Die Zahl der Briefkasten betrug 7617, die der Briefträger 3715. Werktägliche Bestellungen fanden in Brüssel und dessen Vorstädten 10, in anderen Postorten 2 bis 7 statt.

Von der Gesammtzahl der beförderten Briefe (123 Millionen) entfielen rund 37 Millionen auf den internationalen Verkehr; Postkarten wurden 53 Millionen, Visitenkarten in offenem Umschlage mit kurzen schriftlichen Mittheilungen rund 6 Millionen, Zeitungen 122,45 Millionen, Drucksachen rund 108 Millionen, Waarenproben

6,25 Millionen und Geschäftspapiere 1,68 Millionen versandt.

Die Zahl der Einschreibbriefe betrug im inneren Verkehre rund 1 Million, im internationalen Verkehr 1,37 Millionen. Von den Einschreibbriefen des inneren Verkehrs sind 6 in Verlust gerathen.

Briefe mit angegebenem Werthe gelangten 430 176, Eilbotensendungen 1 651 229 zur Beförderung. Drei Werthbriefe sind im Berichtsjahre verloren gegangen.

Im Inlandsverkehre wurden auf 1 231 511 Postanweisungen 127 831 061 Franken oder durchschnittlich auf eine Postanweisung rund 103 Franken eingezahlt. Der internationale Postanweisungsdienst umfafste 791 501 Stück mit einem Gesammtbetrage von rund 38 Millionen Franken, der sich auf beide Richtungen fast gleichmäfsig vertheilt.

Postbons wurden 1 274 201 über 10,73 Millionen Franken ausgegeben.

Im inneren Verkehre wurden 39 393 Postaufträge zur Accepteinholung, 2 493 112 zur Geldeinziehung aufgeliefert. Protestaufnahmen mangels Annahme erfolgten 445, mangels Zahlung 143 875; von den ersteren wurden 135, von den letzteren 95 867 durch Postbeamte bewirkt. Im internationalen Postauftragsdienste wurden 78 226 Aufträge abgesandt, während 95 802 vom Ausland eingingen.

Im Beförderungsdienste verkehrten auf 20 Eisenbahnlinien 66 Bahnposten. Die Zahl der Personenposten betrug 79, mit denen 181 770 Reisende (21 170 weniger als im Vorjahre) befördert wurden.

Die Gesammteinnahme der Telegraphenverwaltung belief sich im Berichtsjahr auf 7 880 484 Franken. Davon entfielen auf den inneren Verkehr 1 814 120 Franken, auf den internationalen Verkehr 2 059 769 Franken, auf den Transitverkehr 256 574 Franken, auf den Fernsprechverkehr 3 371 808 Franken und auf verschiedene Einnahmen 378 213 Franken. Die Gesammtausgabe betrug 6 222 505 Franken, so dafs sich ein Ueberschufs von 1 657 979 Franken ergab.

Der Telegrammverkehr hat im Jahre 1898 gegenüber 1897 erheblich zugenommen. Es wurden befördert:

Inlands-Telegramme	3 113 715	Stück,
Internationale Telegramme	2 523 654	- ,
Transit-Telegramme	481 742	-
zusammen	6 119 111	Stück (gegen 5 794 750 im Jahre 1897).

Die Zunahme stellt 5,6 v. H. in der Stückzahl und 7,41 v. H. in der Einnahme dar. Unter den 3 113 715 Inlandstelegrammen befanden sich 39 115 dringende. Die Zahl der telegraphischen Postanweisungen betrug 13 939. Im internationalen Verkehre hat die Zahl der dringenden Telegramme (39 705 in 1897 gegen 71 713 in 1898) um 80,62 v. H. zugenommen. An dem belgischen Durchgangsverkehr (481 742 Telegramme) ist der deutsch-englische Verkehr allein mit 273 510 Stück betheiligt.

Die Zahl der öffentlichen Telegraphenanstalten betrug Ende 1898: 1793; davon waren 1058 Staats- und Eisenbahn-Telegraphenanstalten sowohl zur Annahme und Beförderung als zur Aufnahme und Bestellung von Telegrammen befugt; die übrigen 735 Anstalten waren nur Annahmestellen.

Das Telegraphennetz hat im Jahre 1898 um 14 km Linien und 6522 km Leitungen zugenommen, so dafs Belgien am Ende des Berichtsjahrs 6379 km Linien und 73985 km Leitungen (mit Einschlufs von 40 589 km Fernsprechleitungen) besafs, welche dem allgemeinen Verkehre dienten.

Abgesehen von kurzen Strecken Stadt- und Flufsleitung, war das ganze Netz oberirdisch. Von den Kabeln zwischen Belgien und England entfallen 517 km Leitungen (die Hälfte)

auf Belgien. Zur Abwickelung des Telegrammverkehrs dienen 1354 Morse-, 82 Hughes- und 564 Klopfer-Apparate.

Das Personal der Telegraphenverwaltung umfafst 10007 Personen, darunter befinden sich 505 weiblichen Geschlechts.

Die Zahl der Haupt-Fernsprechanstalten betrug 1898: 78. Im Laufe des Berichtsjahrs sind 15 Hülfs-Fernsprechnetze hergestellt und 5 öffentliche Fernsprechstellen eingerichtet worden. Interurbane Fernsprechnetze sind 26 im Betriebe. Aufserdem hat eine erhebliche Vermehrung der Fernsprechverbindungen mit Frankreich, Deutschland und Niederland stattgefunden. Neu hinzugetreten ist die Fernsprechverbindung mit Luxemburg.

In einer besonderen, die Marineverwaltung betreffenden Abtheilung des Rechenschaftsberichts finden sich nähere Angaben über die Postdampfschiffsverbindungen zwischen Ostende und Dover. Auf dieser Linie wurden im Jahre 1898 119 200 Reisende befördert und zwar 50 138 mit Fahrkarten I. und 69062 mit solchen II. Klasse. Da aber von den letztgenannten Reisenden 47 666 auf dem Schiffe Zuschlagkarten lösten, um von der II. auf die I. Klasse überzugehen, so stellt sich in Wirklichkeit die Zahl der Reisenden I. Klasse auf 97 804, die der Reisenden II. Klasse auf 21 396. Die Einnahmen auf der Linie Ostende–Dover betrugen 1 156 522 Franken, die Ausgaben 2 822 271 Franken. Der auf der Linie sich bewegende Post-Packetverkehr hat gegen das Vorjahr um 55 164 Stück abgenommen. Insgesammt wurden 341 597 Postpackete befördert. Die Verkehrsabnahme findet ihren Grund darin, dafs seit dem 1. Dezember 1897 die deutschen und die englischen Postanstalten einen Theil der Packete, welche früher über Ostende–Dover geleitet wurden, über Vlissingen und Queenborough befördern.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Den Suez-Kanal haben im Jahre 1899 3607 Schiffe mit zusammen 13 815 982 Registertons passirt. Diese Schiffe vertheilen sich nach der Nationalität — in der Reihenfolge des Tonnengehalts — wie nachstehend angegeben; zur Vergleichung sind die betreffenden Zahlen des Vorjahrs beigefügt.

	1898		1899	
	Schiffe	Registertons Brutto	Schiffe	Registertons Brutto
England	2 295	8 691 092	2 310	9 046 031
Deutschland	356	1 353 161	387	1 492 637
Frankreich	221	891 641	226	940 124
Niederland	193	526 478	206	583 010
Oesterreich-Ungarn	85	300 251	101	371 364
Japan	46	261 601	65	321 127
Rufsland	48	243 381	55	266 444
Italien	74	208 418	69	200 624
Norwegen	47	109 708	59	165 758
Spanien	49	232 358	39	164 202
Uebertrag	3 414	12 818 089	3 517	13 551 321

	1898		1899	
	Schiffe	Registertons Brutto	Schiffe	Registertons Brutto
Uebertrag	3 414	12 818 089	3 517	13 551 321
Vereinigte Staaten von Amerika	4	3 161	26	101 245
Dänemark	8	30 228	21	76 103
Türkei	54	83 540	26	52 384
Belgien	—	—	5	16 758
Griechenland	2	1 941	4	11 225
Egypten	10	15 705	2	2 891
Portugal..................	3	605	3	2 260
Schweden	2	1 020	2	1 020
Andere Länder	6	8 333	1	775
zusammen...	3 503	12 962 622	3 607	13 815 982.

Die Fahrt durch den Kanal wurde 1899 durchschnittlich in 18 Stunden 38 Minuten zurückgelegt gegen 18 Stunden 2 Minuten im Jahre 1898.

Die Zahl der Reisenden, die 1899 den Kanal durchfuhren, betrug 221 348, darunter 108 552 Militärpersonen.

Die Einnahmen an Kanalgebühren beliefen sich auf 91 318 772 Franken gegen 85 294 769 Franken in 1898.

Untergrundbahnen in New York. Für New York wird die Erbauung umfangreicher Untergrundbahnen vorbereitet, die aus einer am Südende der Stadt, bei City Hall Park, beginnenden viergleisigen, nordwärts führenden Hauptlinie und aus zwei nord- und nordostwärts laufenden zweigleisigen Anschlufslinien bestehen werden. In die letzteren löst sich die Hauptlinie etwas nördlich von dem Kreuzungspunkte des Broadway mit der 97. Strafse auf; die Anschlufslinien endigen als Hochbahnen bei Kingsbridge und Broux Park.

Die Lokal- (äufseren) Gleise der Hauptlinie und die beiden Anschlufslinien erhalten in Abständen von je 400 m Haltestellen, die mit den Bürgersteigen der Querstrafsen durch von einander getrennte Zu- und Abgangstreppen verbunden werden. Die zugehörigen Bahnsteige sind Aufsenbahnsteige von einer Länge von 60 m und einer Breite von 6 m in der Mitte, von 3 m an den Enden. Die Beleuchtung der Haltestellen erfolgt durch in Nischen aufgestellte elektrische Glühlampen; an den Stellen jedoch, an denen die Bahnsteige unter den Bürgersteigen liegen, wird aufserdem das Tageslicht durch Verwendung von Glasdecken nutzbar gemacht. Die Haltestellen für die auf den inneren Gleisen der Hauptlinie verkehrenden Schnellzüge sind je 2400 m von einander entfernt und fallen jedesmal mit einer Haltestelle für die Lokalzüge zusammen. An diesen Haltestellen liegen die Lokal- und die Ferngleise in verschiedener Höhe, so dafs eine schienenfreie Verbindung zwischen den äufseren Bahnsteigen der ersteren und den inneren oder Insel-Bahnsteigen der letzteren ermöglicht wird.

Die Ausführung der Tunnel soll im offenen Aushube von oben her geschehen; hierzu wird die ganze Strecke in Abschnitte von etwa 120 m Länge zerlegt. Mit Rücksicht auf die entstehenden Verkehrshindernisse sollen

zwei benachbarte Abschnitte nicht gleichzeitig in Angriff genommen werden, sondern es sollen die zu gleicher Zeit aufzureifsenden Strecken durch einen oder mehrere bereits fertig gestellte oder noch unberührte Abschnitte getrennt bleiben.

Ueber die zur Verwendung kommende Triebkraft ist noch keine Entscheidung getroffen; die Wahl schwankt zwischen Druckluft und Elektrizität. Die Fahrgeschwindigkeit der Lokalzüge soll 30 km in der Stunde betragen.

Bauausführung und Betrieb sind bereits durch den Ausschufs der Stadt New York für Anlagen des Schnellverkehrs — The Rapid Transit Commission — auf Grund öffentlichen Anbietungsverfahrens an einen Unternehmer vergeben worden. Die Stadt zahlt ihm 35 Millionen Dollars (= rund 146 Millionen Mark) und überläfst ihm den Betrieb für 50 Jahre. Während dieser Zeit verzinst der Unternehmer das Kapital und zahlt aufserdem jährlich 1 v. H. in einen Tilgungs- und Rücklagefonds. Nach Ablauf der 50 Jahre geht die ganze Anlage, frei von jeder Belastung, in das Eigenthum der Stadt über, ebenso fällt dieser alsdann der angesammelte Rücklagefonds zu. Dagegen ist eine Betheiligung der Stadt an dem Gewinne des Unternehmens während der Vertragsdauer nicht vorgesehen.

Mit welchen Schwierigkeiten der Bau der deutschen Bahnen in China verbunden ist, zeigen die Vorgänge bei den Arbeiten an der Schantungbahn. Die »Reform« schreibt darüber u. A.:

Das im Juni 1899 angewendete Mittel, Achtung vor dem Bahnbaue durch Erschiefsen von 30 aufrührerischen chinesischen Bauern zu schaffen, hatte eine Ruhe von einigen Monaten zur Folge, in denen trotz einiger Störungen die Absteckungsarbeiten im Felde beendigt und die endgültige Linienführung bestimmt werden konnte. Allmählich begannen aber die Bauern, sich in der Gegend hinter Kaumi zum Widerstande zu rüsten, so dafs es nöthig erschien, chinesische Soldaten zur Bewachung der Eisenbahnarbeiten einrücken zu lassen. Was von solcher Besatzung zu halten ist, zeigt schon der Anblick des zu Pferde steigenden Kommandanten: dieser wird nämlich von zwei Soldaten aufs Pferd gehoben und die Anzahl seiner Gewänder verhindert das Tragen jeglicher Waffe.

Als man mit den Vorbereitungen für den Bau der Strecke hinter Kaumi begann, schlossen sich die Bewohner von 20 Ortschaften zu gemeinsamem Handeln zusammen; die Ortsvorsteher verloren jede Gewalt über ihre Mitbewohner. Der Aufruhr nahm am 1. Januar d. J. damit seinen Anfang, dafs die Bauern von Man-dschiadschoan die wehrlosen Arbeiter überfielen, in die Flucht schlugen und aufser den Arbeitsgeräthen alles zum Bahnbaue bestimmte Holz, Bekleidungsstücke, Efsvorräthe u. s. w. davonschleppten. Die chinesiche Besatzung von Kaumi wurde in Folge dessen auf 500 Mann gebracht, unter deren Schutze die Arbeiten am 12. Januar wieder aufgenommen werden sollten. Jetzt aber folgte der Hauptaufruhr: eine vielhundertköpfige Menge überfiel die mit den Absteckungsarbeiten beschäftigten Ingenieure, während der Militärbefehlshaber erklärte, nicht bleiben zu können, da er keinen Auftrag zum Schiefsen, sondern nur die Eisenbahnbeamten zu schützen habe. Er zog sich mit den Soldaten zurück, die Arbeiter nahmen ebenfalls Reifsaus und die Ingenieure, die sich, drei an der Zahl, etwa 500 bis 600 chinesischen Bauern gegenübersahen, konnten auch nichts Anderes thun, als das Feld räumen. Die Absteckungsarbeiten wurden abermals zerstört.

Unlängst kam ein neuer Ingenieur für die Vorarbeiten der Strecke bei Weihsien, ungefähr 200 km von Tsingtau, auf der Durchreise über Kaumi. Gepäckwagen und Reiter sowie eine militärische, 50 Mann starke Schutztruppe waren bereits aufserhalb des Aufstandsgebiets, als sich das Gerücht verbreitete, in dem grofsen Koffer des Reisenden befinde sich ein gefangen genommener Rebellenführer, um zur Aburtheilung nach dem Gouvernementssitze Tsinan gebracht zu werden. In kürzester Zeit hatte sich eine aus mehreren hundert Mann bestehende, mit allen möglichen Gegenständen bewaffnete Menge zusammengefunden, welche dem Wagen nach Nanliu, dem äufsersten Wohnsitze von Ingenieuren der Schantungbahn, folgte. Die fünf Beamten setzten sich zu Pferde und unter Pistolenschüssen bahnte man sich den Weg durch die fanatisirte Horde, wobei ein Chinese erschossen wurde und drei andere schwere Verwundungen erlitten. Während die Europäer nach Weihsien mit knapper Noth das nackte Leben retteten und sich in den Schutz des dortigen Mandarinen begaben, raubten die Rebellen das ganze Haus aus.

Nachdem inzwischen die Ruhe wiederhergestellt war und die Arbeiten von Neuem hatten aufgenommen werden können, haben diese in Folge der gegenwärtigen politischen Wirren auf den im Innern der Provinz westlich vom Kianho-Flusse in der Errichtung und in Vorarbeit begriffenen Strecken abermals eingestellt werden müssen, während die Arbeiten für die Strecke von Tsingtau bis über Kiautschou hinaus, welche eine Verbindung unseres deutschen Hafens mit dem Hinterlande herzustellen bestimmt ist, keine Unterbrechung erlitten; wiederum waren die bauleitenden Ingenieure durch fanatisirte Horden in schwere Bedrängnifs versetzt. Hatte man schon früher der Vermuthung Raum gegeben, dafs der ganze Widerstand gegen den Bahnbau von Peking aus in Szene gesetzt und dort geduldet worden sei, so ist diese Vermuthung im Hinblick auf sonstige tief beklagenswerthe Vorgänge aus neuster Zeit nahezu zur Gewifsheit geworden.

Postsachenbeförderung mittelst Motorwagen in Bayern. Am 15. Dezember 1899 sind von der Speyerer Motorwagen-Gesellschaft m. b. H. in Speyer Fahrten auf den Strecken

Speyer–Otterstadt–Waldsee, 11 km,
Speyer – Dudenhofen – Harthausen, 8 km,
Speyer – Dudenhofen – Hanhofen–Geinsheim, 14 km und
Speyer–Berghausen – Mechtersheim, 7 km

eingerichtet worden, die von der bayerischen Postverwaltung vertragsmäfsig zur Beförderung von Postsendungen mitbenutzt werden, und zwar findet zunächst eine täglich zweimalige Brief- und Packetbeförderung statt.

Die Wagen sind mit Benzinmotor betriebene Daimlerwagen. Sie sind vierräderig und ähneln in ihrem Aeufseren den elektrischen Strafsenbahnwagen. Wie diese haben sie einen Vorder- und einen Hinterperron, von denen jedoch der erstere lediglich für den Führersitz und für die Fahr-, Steuer- und Bremsapparate verwendet wird. An den Längsseiten befinden sich je fünf grofse Fenster. Die Länge des Wagens beträgt 5,6 m, seine Höhe, vom Erdboden aus gerechnet, 2,8 m, seine Breite 1,8 m. Der Wagenkasten allein ist 3,5 m lang und 1,9 m hoch. Zur Unterbringung der Postsachen dienen ein mit Blech ausgeschlagenes und mit doppeltem Verschlusse versehenes Gelafs auf der linken Wagenseite unter dem Führersitz und ein durch eine wasserdichte Decke geschützter Deckladeraum.

Die Wagen werden von einem Führer und einem Schaffner begleitet. Der

Letztere hat auch für die Uebernahme und Uebergabe der Postsendungen zu sorgen und wird für den Postdienst verpflichtet. Auf Verlangen hat die Gesellschaft aufserdem bei jeder zur Postbeförderung benutzten Fahrt einen besonderen Postbegleiter unentgeltlich mitzunehmen. Sie haftet für die ihr übergebenen Sendungen der Postverwaltung in demselben Umfange wie diese den Absendern. Der Fahrplan, dessen Aufstellung unter Mitwirkung der Postverwaltung stattzufinden hat, soll den Bedürfnissen des Postdienstes thunlichst Rechnung tragen. Für je eine Hin- und Rückfahrt auf allen vier Linien steht der Postverwaltung das Recht zu, die Abfahrtszeiten nach eigenem Ermessen festzusetzen. Auch kann sie an der Aufsenseite der Wagen einen Briefkasten anbringen lassen, ohne hierfür der Gesellschaft eine besondere Vergütung zu zahlen.

Die Beförderungsvergütung beträgt bei Brief- und Packetbeförderung 36 Mark, bei Briefbeförderung allein 18 Mark jährlich für jedes täglich zurückgelegte Kilometer, was einem Satze von rund 10 und 5 Pf. für das Kilometer entspricht (in den benachbarten Ober-Postdirektionsbezirken Darmstadt, Karlsruhe und Strafsburg belaufen sich die Durchschnittssätze der Vergütungen für die zur Postsachenbeförderung benutzten Privat-Personenfuhrwerke auf 13,2, 13,1 und 9,3 Pf. für das Kilometer). Sobald die Rente der Gesellschaft den Betrag von 5 v. H. übersteigt, ist die von der Postverwaltung zu zahlende Vergütung entsprechend zu ermäfsigen.

Nachdem verschiedene kleine Mängel, die sich bei der Neueinrichtung herausstellten, gehoben sind, finden die Fahrten nunmehr völlig regelmäfsig statt. Die Leistungen der Wagen genügen billigen Anforderungen; ihre Verwendung zur Postbeförderung hat sich durchaus bewährt.

Motorwagen auf württembergischen Staatsbahnen. Die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung verwendet auf ihren Linien neben den Lokomotiven auch drei Motorwagen verschiedener Systeme. Ueber die Leistungen und die Betriebskosten dieser Fahrzeuge im Rechnungsjahr 1898 werden folgende Angaben veröffentlicht.

Der Daimlermotorwagen hat in 302 Tagen 45 907 km, täglich also 152 km zurückgelegt. Auf jedes Kilometer entfallen 8,76 Pf. Material-, 5,84 Pf. Personal- und 4,09 Pf. Werkstättenkosten, zusammen 18,69 Pf. Betriebskosten.

Der Serpolletwagen hat in 213 Tagen 25 274 km oder täglich 119 km zurückgelegt. An Heizmaterial wurden hierbei 22 Raummeter Holz, im Heizwerthe von 5500 kg Kohle, und 69 650 kg Kohle, zusammen 75 150 kg oder für 1 km 2,97 kg Kohle und aufserdem 0,013 kg Oel verbraucht. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 4,95 Pf. für 1 km; die laufenden Unterhaltungskosten haben 7,79 Pf. für 1 km, die Betriebskosten mithin — jedoch ohne Berücksichtigung der persönlichen Ausgaben, die nicht angegeben sind — 12,74 Pf. für 1 km betragen.

Die Leistungen des Akkumulatorenwagens werden für die Zeit von Anfang April bis Ende November 1898 (von da ab war der Wagen in Reparatur) mit 9943 km angegeben. Auf jeden Tag entfallen somit durchschnittlich 41 km. Zum Betriebe wurden verbraucht 16 197 Kilowattstunden zu 2106 Mark (1 Kilowattstunde zu rund 13 Pf.) und Schmiermaterial für 32 Mark, was einen Materialaufwand von 21,5 Pf. für 1 km ergiebt. Die Unterhaltungskosten betrugen 329 Mark oder 3,31 Pf. für das Kilometer, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dafs die kostspielige Unterhaltung der Akkumulatoren im Rechnungsjahr 1898 vertragsmäfsig noch dem Lieferer oblag.

Die vorstehende Zusammenstellung bestätigt von Neuem die Thatsache, dafs der Akkumulatorenbetrieb z. Z. noch die kostspieligste Betriebsweise für Selbstfahrer bildet. Zudem erschweren die zahlreichen Instandsetzungen, die der Akkumulatorenwagen heute noch erfordert, seine Verwendung im regelmäfsigen Verkehr aufserordentlich.

Eisenbahnbau auf Madagaskar. Vom französischen Parlament sind 60 Millionen Franken für Eisenbahnbau auf Madagaskar sowie für sonstige gemeinnützige Anlagen zur Erleichterung des dortigen Verkehrs bewilligt worden. Es handelt sich nach dem »Deutsch. Kolonialbl.« um eine Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt Tananarivo und der Meeresküste, ferner um den Bau von Häfen und Strafsenbahnanlagen, die Herstellung eines Fernsprechnetzes, gesundheitliche Einrichtungen u. s. w. Die Bahn soll von dem Hafenorte Tamatave an der Ostküste ihren Ausgang nehmen; ihr Bau wird bei der hohen Lage der Hauptstadt und dem zwischenliegenden, von der Meeresküste meist steil ansteigendem Gebirgslande mannigfache Schwierigkeiten bieten. Die Linie folgt zunächst der Meeresküste südwärts und erreicht erst 106 km von Tamatave bei Aniverano den für den Aufstieg in der Richtung auf Tananarivo günstigen Thaleinschnitt der Vohitra. Von hier aus sind zwei Gebirgskämme zu überschreiten, ehe — bei 396 km — das Ziel Tananarivo erreicht wird. Von Aniverano bis Tananarivo hat die mit 1 m Spur geplante Bahn vollständig den Charakter einer Gebirgsbahn mit scharfen Steigungen und Krümmungen. In Folge dessen sind die Baukosten sehr beträchtlich: für die ganze Bahn, die auf 47½ Millionen Franken veranschlagt ist, wird das Kilometer im Durchschnitt 120 000 Franken kosten. Man würde nicht unerheblich sparen, wenn sich aus der von Tamatave südwärts bis etwa Andovoranto hinter den Stranddünen sich hinziehenden Lagunenreihe eine zusammenhängende Wasserstrafse herstellen liefse; in diesem Falle würde Andovoranto an Stelle von Tamatave Ausgangspunkt der Bahn und diese um etwa 80 km verkürzt werden. Der Bahnbau soll zunächst von Aniverano aus landeinwärts in Angriff genommen werden.

Die Postsparkasse Italiens im Jahre 1897. Die Ergebnisse der italienischen Postsparkasse sind im Jahre 1897 sehr befriedigende gewesen. Bei 2 702 244 Einzahlungen zum Betrage von 318 665 678 Lire und 1 879 379 Rückzahlungen in Höhe von 275 412 943 Lire ist ein Ueberschufs an Spareinlagen von 43 252 735 Lire verblieben. Im Jahre 1896 hatte der Ueberschufs wegen der durch den afrikanischen Feldzug hervorgerufenen Panik nur 2 816 507 Lire betragen. Auch das Jahr 1898 bot günstige Aussichten, da allein für die Monate Februar, März und April ein Ueberschufs der Einzahlungen über die Rückzahlungen von 24 069 049 Lire erzielt wurde. Die Zahl der Sparbücher hat sich im Jahre 1897 um 232 130 vermehrt, so dafs am Schlusse des Jahres 3 141 305 Bücher in Umlauf waren, die ein Gesammtguthaben von 536 591 214 Lire umfafsten.

Die Zahl der für den Sparverkehr thätig gewesenen Sparanstalten hat sich von 4837 auf 4898 erhöht, mit Einschlufs der in der Erythräischen Kolonie bestehenden Anstalten zu Assab, Massaua, Asmara, Keren und Saganeiti sowie der Anstalt zu Alexandria in Egypten und derjenigen in Tunis. Die für den Sparverkehr aufserdem zugelassenen Sammelstellen,

bei denen Einlagen oder Rückzahlungen im höheren Betrag als zu 100 Lire täglich auf ein Buch nicht bewirkt werden dürfen, haben sich von 1985 auf 2056 vermehrt; von letzteren waren indefs nur 1344 in Anspruch genommen, wobei Einlagen im Betrage von 1 336 482 Lire und Rückzahlungen in Höhe von 458 024 Lire vermittelt wurden. Bei jeder Sparanstalt wurden im Durchschnitt 935 Amtshandlungen vorgenommen; der Durchschnittsbetrag der Einlagen war 117,90 Lire, derjenige der Rückzahlungen 146,54 Lire; auf jedes Sparbuch entfiel im Durchschnitt ein Guthaben von 170,81 Lire. Auf je 1000 Einwohner kamen 99 Bücher mit einem Guthabenbetrage von 17 045,88 Lire.

Die an Bord von 9 Kriegsschiffen errichteten Sparstellen ergaben 22 254 Lire an Einlagen und 31 952 Lire an Rückzahlungen. Mittelst Freimarken wurden Einlagen zum Betrage von 472 341 Lire herbeigeführt. Die Anlegung eines Theiles des Sparguthabens in Staatsrente erfolgte in 9788 Fällen mit 11 801 660 Lire. Die Umsetzung der Sparguthaben in Staatsrente ist gegenüber dem Jahre 1896 etwas zurückgeblieben, was wahrscheinlich durch die im Laufe des Jahres 1897 stattgehabte hohe Rentensteuer bedingt wurde. Der Ankauf von Rente erstreckt sich auf Werthe, die 3, 4, 4 1/2 und 5 v. H. Ertrag liefern. Die im Jahre 1897 angelegten 11 801 660 Lire ergaben einen Rentenertrag von 586 640 Lire, was einer Verzinsung von 5 v. H. ziemlich nahe kommt.

Das Sparen in den Schulen hat sich seit 1894 etwas verringert; immerhin waren im Berichtsjahre 6009 sammelnde Lehrer und 66 473 sparende Kinder vorhanden. Von den sparenden Kindern wurde ein Sparguthaben von 295 777 Lire — etwa 4 1/2 Lire für den Kopf — aufgebracht. Die besonderen Spareinrichtungen in den Fabriken, sonstigen industriellen (privaten wie staatlichen), insbesondere die militärischen Anstalten, haben sich zwar im Allgemeinen einer etwas regeren Benutzung erfreut, doch erscheint deren Wirksamkeit noch sehr steigerungsfähig.

Die Einnahmen der Postsparkasse für das Jahr 1897 betrugen	21 631 341 Lire,
demgegenüber stand eine Ausgabe von	20 145 760 -
es ergab sich somit eine Reineinnahme von . . .	1 485 581 Lire.

Unter der Ausgabe befanden sich 14 692 419 Lire für die den Sparern vergutgeschriebenen Zinsen, 1 396 650 Lire an Verwaltungskosten und 4 044 963 Lire an staatlicher, den Sparern wie dem erzielten Gewinne auferlegter Vermögenssteuer. Die Verwaltungskosten setzten sich hauptsächlich zusammen

aus 824 000 Lire an Ausgaben für das Personal,
- 162 500 - - - - - Material,
- 288 000 - - Vergütungen für das Personal bei den Postanstalten der II. Klasse,
- 54 150 - - Ruhegehaltsbeiträgen für in den Ruhestand getretene Beamte,
- 30 000 - - Vergütung für das Personal der staatlichen Hinterlegungskasse,
12 300 - - geleisteten Schadensersatzbeträgen in Folge von Veruntreuung.

III. LITERATUR.

Französischer Briefsteller für den Auslandsverkehr der Postämter (Briefsendungen). Von Rudolf v. Zülow. (Bibliothek der Sprachenkunde, Nr. 64.) A. Hartleben's Verlag, Wien, Pest, Leipzig.

Das Werkchen stellt eine Art Ergänzung zu dem von demselben Verfasser herausgegebenen »Lehrbuch der französischen Sprache für Post- und Telegraphenbeamte« dar, dessen dritte Auflage im Archiv für 1897, S. 363, besprochen und empfohlen ist. Zweck des Werkes ist, den Vorstehern und Beamten der Postämter ein bequemes Hülfsmittel zu bieten, um die für den Briefpostverkehr mit dem Auslande vorgeschriebenen Druckformulare zutreffend auszufüllen sowie kleinere Dienstschreiben, Bemerkungen u. s. w. in französischer Sprache abzufassen. Die Anordnung des Stoffes ist übersichtlich. Abschnitt I enthält die Adressen der Postbehörden der Länder des Weltpostvereins, getrennt nach Zentralbehörden, Bezirks-Postverwaltungen und Ortspostanstalten; die Abschnitte II bis VIII bringen in deutscher und französischer Sprache eine grofse Zahl von Mustern zu dienstlichen Schreiben u. s. w., wie sie bei den Postämtern bezüglich des Briefpostverkehrs mit dem Auslande häufig vorkommen; als Anhang ist ein ziemlich ausführliches deutsch-französisches und französisch-deutsches Wörterverzeichnifs beigegeben. Die Abschnitte II bis VIII betreffen: mit Nachnahme belastete Briefsendungen; Rückmeldungen wegen Briefsendungen; unbestellbare Korrespondenzen; Nachfrage wegen gewöhnlicher Briefsendungen; Nachfrage wegen Einschreibsendungen; Anträge auf Rückgabe oder auf Berichtigung der Adresse von Sendungen; Verwendung von muthmafslich falschen Postwerthzeichen. Den besonders ausführlichen Abschnitten III (Rückmeldungen wegen Briefsendungen) und VI (Nachfrage nach Einschreibsendungen) sind besondere alphabetische Inhaltsverzeichnisse in deutscher und französischer Sprache beigegeben, welche den Gebrauch des Werkchens wesentlich erleichtern. Dafs in denjenigen Fällen, in welcher die Muster zu Meldungen sich auf Verstöfse gegen ausdrückliche Vertragsvorschriften beziehen, die in Betracht kommende Vertragsstelle angeführt ist, kann nur als zweckmäfsig bezeichnet werden. Alles in Allem kann das Werkchen, dessen Form handlich und dessen Preis (2 Mark) gering ist, als ein recht brauchbares Hülfsmittel zur Anfertigung einfacher französischer Schriftstücke angelegentlich empfohlen werden.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 15. BERLIN, AUGUST. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

63. Johann Gutenberg und seine Kunst.

Der 24. Juni 1400 wird als der Tag angenommen, an dem Johann Gutenberg, der Erfinder der Buchdruckerkunst, das Licht der Welt erblickte. Es bedarf keiner besonderen Ausführungen über die Tragweite der Erfindung Gutenbergs; in ihren kulturgeschichtlichen Folgen ist sie zweifellos die gröfste, die je gemacht worden ist. Ihre Bedeutung spiegelt sich in der Antheilnahme der ganzen gebildeten Welt an der Feier des fünfhundertsten Geburtstags Gutenbergs. Dafs diese Feier besonders in seiner Vaterstadt, dem altehrwürdigen goldenen Mainz, in den grofsartigsten Kundgebungen ihren Ausdruck finden würde, war zu erwarten. Auf die Festlichkeiten, die sich dort, dem grofsen Erfinder zu Ehren, in Gegenwart des Landesherrn, der höchsten weltlichen und geistlichen Würdenträger, der Vertreter von Kunst und Wissenschaft, unter Theilnahme der ganzen Bügerschaft, abspielten, näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Dagegen wird ein Abrifs über den Lebensgang des Gefeierten und über die Entwickelung seiner Kunst, die durch Erweiterung der geistigen Interessen wie kaum eine andere auch das Verkehrsleben der Völker gefördert hat, an dieser Stelle nicht unwillkommen sein.

Die Nachrichten über Gutenbergs Jugend sind überaus spärlich. Er entstammt dem altmainzer Patriziergeschlecht der Gensfleisch. Dem Friele (Friedrich) Gensfleisch, seinem Vater, brachte Else Wyrich, die Mutter des Erfinders, als Letzte ihres Geschlechts, einen Theil des Hofes »zum Gutenberg« mit in die Ehe. Nach diesem Hause nannte sich fortan der Vater »Gensfleisch zum Gutenberg«; Johann oder Henne, Henchen, wie er in zeitgenössischen Schriften genannt wird, führte später nur den Namen Gutenberg. Das Schicksal der Verweisung aus der Vaterstadt, das nach mannigfachen Wirren und Kämpfen die in ihren Zünften mächtig emporstrebende Bürgerschaft um das Jahr 1411 ihren

bisherigen Beherrschern, den Patriziern, bereitete, traf auch das Geschlecht der Gensfleisch und den Vater Johanns. Ob auch dieser davon berührt wurde, ist indefs ungewifs, denn in einem späteren Vertrage über die Rückkehr der Ausgewanderten heifst es, dafs Henchen zum Gutenberg zu jener Zeit nicht bei seinem Vater gewesen sei. Wohin sich die ausgewiesenen Gutenbergs gewendet haben, ist nicht mit Sicherheit bekannt. Es scheint, dafs sie zunächst in Eltville, wo die Familie begütert war, Aufenthalt genommen haben. Bezüglich Johanns berechtigen mehrere glaubwürdige Angaben aus dem Ende des XV. Jahrhunderts zu der Vermuthung, dafs er einen grofsen Theil seiner Jugend in Strafsburg zugebracht habe. Mit Sicherheit ist seine Anwesenheit in dieser Stadt für das Jahr 1434 aus den Registern der Strafsburger Kontraktstube nachgewiesen. In diesen Registern, die leider wie viele andere auf Gutenberg bezügliche Schriften bei der Beschiefsung der Stadt im Jahre 1870 zu Grunde gegangen sind, fand sich eine Notiz, dafs Johannes Gutenberg am 14. März, dem Gregoriustage des genannten Jahres, den zufällig in Strafsburg sich aufhaltenden Stadtschreiber Niklas von Mainz gefangen setzen liefs, weil die Stadt Mainz eine ihm zustehende Rente nicht zahlte. In Folge der Vermittelung Strafsburgs einigte sich Gutenberg mit der Stadt Mainz. Ob er bei dieser Gelegenheit Strafsburg verlassen und sich in seiner Vaterstadt aufgehalten hat, ist nicht mit Sicherheit bekannt; jedenfalls befand er sich 1436 wieder in Strafsburg.

Aus uns erhaltenen Prozefsakten erhellt, dafs er sich in den Jahren 1436 bis 1438 mit mehreren Gesellschaftern, den Strafsburger Bürgern Andreas Dritzehn, Hans Riffe und Andreas Heilmann, zur Ausbeutung gewisser Fertigkeiten und Kenntnisse verband. Es steht fest, dafs Gutenberg in der Hauptsache ein Metalltechniker war. Neben der Kunst des Edelsteinschleifens beschäftigte er sich mit der Verfertigung von Spiegeln; auch in der Goldschmiedekunst war er nicht unerfahren. Der Umstand, dafs das Geschlecht der Gensfleisch in Mainz zu den Münzherren gehörte, läfst darauf schliefsen, dafs ihm auch die Prägekunst nicht fremd gewesen ist. Man darf annehmen, dafs das Interesse Gutenbergs schon von Jugend an vorwiegend auf technische, chemische und mechanische Arbeiten gerichtet gewesen ist und dafs er demgemäfs hierfür eine besonders stark ausgeprägte Naturveranlagung mitgebracht haben mufs, die ihn immer weiter drängte bis zur Vollendung seines Lebenswerkes. Dafür, dafs dieses Werk wahrscheinlich schon in Strafsburg ihn beschäftigt hat, sprechen die auf uns gekommenen Zeugenaussagen in einem Prozesse, der sich im Jahre 1439 bezüglich einer Geldfrage zwischen Gutenberg und den Erben des inzwischen verstorbenen Dritzehn entspann. Es bezeugt nämlich der Goldschmied Hans Dünne, dafs er von Hans Gensfleisch, genannt zum Gutenberg von Mainz, gegen 100 Gulden verdient habe allein an dem, was zum Drucken nöthig war. Der Drechslermeister Conrad Sahspach sagt aus, dafs er eine Presse für Gutenberg angefertigt habe, die in dem Hause des Dritzehn aufgestellt war und um deren Zurückerlangung sich Gutenberg später vergeblich bemühte. Weiteres wissen wir über Gutenbergs gewerbliche Thätigkeit in Strafsburg nicht. Die letzte urkundliche Spur seines Aufenthalts in dieser Stadt ist ein Vermerk in den Steuerregistern, dafs er am 12. März 1444 einen Gulden Weinzoll zahlte.

Wenn aus den auf uns gekommenen Nachrichten sich auch mit einem hohen Grade innerer Wahrscheinlichkeit ergiebt, dafs Strafsburg insofern Antheil an der Ehre der Erfindung der Buchdruckerkunst hat, als in seinem Schofse die grofse Idee gekeimt hat und innerhalb seiner Mauern die ersten Versuche gemacht worden sind, so fehlt doch jeder sichere Anhalt dafür, ob es sich hierbei um das Entscheidende in dem Werke Gutenbergs, um den Satz mit

beweglichen, in Metall gegossenen Buchstaben, gehandelt hat.

Gedruckt im gewissen Sinne hatte man schon vor Gutenbergs Zeit. So wendeten die Chinesen das bei ihnen noch heute gebräuchliche Druckverfahren mit Holzblöcken, auf denen die einzelnen Wortcharaktere erhaben ausgeschnitten sind, schon zu Beginn der christlichen Zeitrechnung an. In den Ländern des Abendlandes begegnen wir einem ähnlichen Druckverfahren erst um die Wende des XV. Jahrhunderts. Anfänglich waren es hauptsächlich Spielkarten und Heiligenbilder, welche man von Holztafeln abdruckte. Später schnitt man auch Buchstaben, Wörter und Sätze oberhalb und unterhalb der Bilder mit in die Holztafeln ein und gelangte schliefslich dazu, auf diese Art ganze Texte herzustellen. Die Vervielfältigung erfolgte in der Weise, dafs das zu bedruckende, vorher angefeuchtete Blatt auf die mit Schwärze bestrichene Platte gelegt und mit der Hand, unter Anwendung eines festgestopften Lederballens, des Reibers, an allen Punkten fest gegen die Platte angedrückt wurde. Derartige mit dem Reiber hergestellte Blätter, die sogenannten Holztafeldrucke, konnten nur auf der einen Seite bedruckt werden; die andere Seite mufste leer bleiben, da sonst die Thätigkeit des Reibers die schon bedruckte Seite verwischt hätte. Bei der Vereinigung der einzelnen Blätter zu einem Buche wurden die leeren Seiten zusammengeklebt. Das bekannteste dieser Art Werke ist der kleine Donat, ein Auszug aus der gröfseren Sprachlehre des römischen Grammatikers Aelius Donatus — während des ganzen Mittelalters hindurch das beliebteste Schulbuch.

Gutenbergs unsterbliches Verdienst ist es, an Stelle des schwerfälligen, kostspieligen und deshalb wenig ausbreitungsfähigen Holztafeldrucks den Druck mit einzelnen beweglichen, zu anderen Texten wieder zu verwendenden Buchstaben und die Anwendung der Presse gesetzt zu haben. Die ersten Versuche hierzu sind sicherlich mit Holztypen angestellt worden. Die leichte Abnutzbarkeit dieser Typen, ihre nicht zu vermeidende Ungleichmäfsigkeit und endlich ihre schwierige und langwierige Herstellung liefsen Gutenberg, der um das Jahr 1448 wieder in Mainz auftaucht, auf eine Vereinfachung und Vervollkommnung des Verfahrens sinnen. Er erfand die mechanische Vervielfältigung, den Gufs der Buchstaben — die Typographie.

Lediglich seine Mittellosigkeit, die schon die Strafsburger Unternehmungen gehemmt hatte, hinderte Gutenberg zunächst, mit Ergebnissen seiner Arbeit an die Oeffentlichkeit zu treten. Durch den Zusammenschlufs mit einem reichen Mainzer Bürger, dem Johann Fust, wurde dieses Hindernifs beseitigt. Fust gab leihweise 800 Goldgulden her und verpflichtete sich aufserdem, jährlich 300 Gulden als Betriebskapital einzuschiefsen, wogegen Gutenberg die anzuschaffenden Geräthe, Pressen und Formen verpfändete. Die ersten Bücher, die Gutenbergs Presse verliefsen, waren die vorher erwähnten, bis dahin nur mittelst Holztafeldrucke hergestellten Schulgrammatiken, die Donaten. Dann kam das Hauptwerk Gutenbergs heraus, die grofsartigen Bibeldrucke. Der Druck der ersten grofsen, der sogenannten 42zeiligen Bibel, nahm drei Jahre in Anspruch. Vor seiner Fertigstellung trat ein Zerwürfnifs zwischen den beiden Geschäftstheilhabern ein. Es kam zu einer gerichtlichen Klage, die Fust wegen Rückzahlung seines Darlehens gegen Gutenberg anstrengte und deren Abschlufs der Uebergang des ganzen Druckgeräths in den Besitz Fusts bildete.

In Verbindung mit dem inzwischen in das Geschäft eingetretenen und in dessen Geheimnisse eingeweihten Büchermaler und Formenschneider Peter Schöffer führte Fust nunmehr das Unternehmen weiter. Zunächst wurde der von Gutenberg begonnene Bibeldruck vollendet. Das zweite gröfsere Werk, welches aus der Fust-Schöfferschen Druckerei hervorging, war das Buch der Psalmen, das »Psal-

terium«. Seine Genauigkeit, Schönheit und Pracht geben ein beredtes Zeugnifs für den hohen Grad der Vollendung, zu welchem Gutenberg und Schöffer in wenigen Jahren die neue Kunst geführt hatten; noch heute erregt es als das herrlichste Denkmal der kaum erfundenen Kunst die Bewunderung aller Kenner.

Gutenberg sah sich durch Fusts gewinnsüchtiges Vorgehen um den Erfolg alles dessen gebracht, was er als die einzige Aufgabe seines Lebens betrachtet hatte. Er überstand indefs den harten Schlag und richtete sein ganzes Sinnen und Trachten darauf, von neuem in den Besitz einer Druckerei zu gelangen. In dem Mainzer Syndikus Humery fand er einen wohlmeinenden Freund und Gönner. Mit seiner Hülfe konnte er eine neue Presse aufrichten, als deren erstes gröfseres Erzeugnifs das sogenannte »Katholikon«, ein Wörterbuch des Dominikanermönchs Johannis de Balbis von Genua, im Jahre 1460 in die Oeffentlichkeit trat. Das beglückende Bewufstsein der Bedeutung dessen, was er erfunden und geschaffen hatte, spricht sich in den schönen Schlufsworten aus, die er dem »Katholikon« anfügte: »Unter dem Beistande des Höchsten, auf dessen Wink die Zungen der Kinder beredt werden, und der oft den Kleinen offenbart, was er den Weisen verbirgt, ist dieses vortreffliche Buch »Katholikon« im Jahre der Menschwerdung des Herrn 1460 in der guten Stadt Mainz, nicht vermittelst des Rohres, des Griffels oder der Feder, sondern durch das wunderbare Zusammenpassen, Verhältnifs und Gemeinmafs der Patrizen und der Formen gedruckt und vollendet worden. Deshalb werde Dir, heiliger Vater, dem Sohne sammt dem heiligen Geiste, dem Herrn, dem Dreieinigen, Lob und Ehre dargebracht. Gott sei gedankt!«

In Folge der Wirren, die durch den Streit Adolfs II. von Nassau gegen den Grafen Diether von Isenburg um das Kurfürstenthum und den erzbischöflichen Stuhl entstanden und mit der Plünderung und Verwüstung der Stadt im Jahre 1462 endeten, mufste Gutenberg seine Thätigkeit in Mainz aufgeben — ein Umstand, der ihm insofern zum Segen gereichte, als Adolf von Nassau, der Sieger im vorerwähnten Kampfe, ihn an seinen Hof nach Eltville berief und ihm gleichzeitig eine Leibrente aussetzte. Gutenberg genofs die Ruhe in Eltville, wo er, obgleich seine Schaffenskraft schon erlahmte, noch neue Jünger seiner Kunst heranbildete, nicht lange. Er starb im Jahre 1468. Seine gewaltige, weltumgestaltende Erfindung hat ihm keinen irdischen Lohn gebracht. Arm und verlassen hat er seine mühevolle Laufbahn geendigt, die ausschliefslich dem einen grofsen Ziele, das seine Seele ganz und gar erfüllte, gewidmet gewesen war. In der letzten Zeit seines Lebens soll er, nach einer allerdings nicht verbürgten Nachricht, erblindet gewesen sein.

Schon zu Lebzeiten Gutenbergs trat seine Kunst ihren Siegeslauf durch die Welt an. In Strafsburg druckte nachweisbar bereits im Jahre 1460 Johann Mentell, in Bamberg im Jahre 1461 Albrecht Pfister, die beide wahrscheinlich aus der Schule Gutenbergs hervorgegangen sind. Entscheidend für die Verbreitung des Buchdrucks wurde die von Adolf von Nassau im Jahre 1462 über Mainz heraufbeschworene Katastrophe. Bei dem Raube und der Plünderung der Stadt ging auch die Fustsche Druckerei in Flammen auf. Seine Mitarbeiter und Gehülfen wanderten aus und trugen die neue Erfindung in die verschiedensten Gegenden und Länder. 1463 gelangte sie nach Cöln; 1468 nach Augsburg; 1470 nach Nürnberg und um dieselbe Zeit nach Speier und Ulm, etwas später nach Basel, Lübeck, Rostock; 1481 nach Leipzig, wo sie sich in kurzer Zeit zu grofser Blüthe entfaltete. In Berlin ist zum ersten Male im Jahre 1540 gedruckt worden. Es war der Wittenberger Drucker Johann Weis, der auf Veranlassung des Kurfürsten Joachim II. dahin übersiedelte. Das erste aus seiner Berliner Druckerei hervorgegangene

Werk ist die Kirchenordnung vom Jahre 1540.

Nach Italien wurde die Buchdruckerkunst im Jahre 1465 verpflanzt; das Kloster Subiaco war hier der erste Ort, der eine Druckerei sah. 1467 treffen wir eine solche in Rom an, 1469 in Mailand. In Frankreich entstand 1469, nach Anderen 1479, in Paris die erste Druckerei. Im Jahre 1473 gelangte die Buchdruckerkunst nach den Niederlanden und nach Ungarn; 1474 nach Spanien und England; 1483 nach Schweden; 1486 nach Dänemark; 1489 nach Portugal. Rufsland wurde um die Mitte des folgenden Jahrhunderts der Segnungen der neuen Erfindung theilhaftig. In der Türkei wurde die Kunst öffentlich erst im Jahre 1726 ausgeübt, heimlich soll sie dort schon vor 1500 von den Juden betrieben worden sein. Was die übrigen Welttheile anlangt, so ist Afrika der erste, der eine Druckerei besafs. Sie wurde hierher im Jahre 1521 (und zwar nach Abyssinien) wahrscheinlich durch Portugiesen gebracht. Nächstdem kommt Amerika mit Mexiko 1550, dann Asien mit Goa 1577 und im letzten Jahrhundert endlich Australien, wohin die Engländer die Kunst verpflanzt haben.

Heute ist kein Ort von einiger Bedeutung auf dem weiten Erdenrunde, der nicht eine Druckerei besäfse. Millionen von Druckbogen verlassen täglich die Presse und führen der gewaltigen Fluth geistiger Bewegung, in welcher die Menschheit grofsen Zielen entgegenringt, stets neues reichhaltiges Material zu.

Wenn auch mit den wachsenden Anforderungen der heutigen Zeit die Leistungsfähigkeit der technischen Einrichtungen des Buchdrucks in früher ungeahnter Weise gesteigert worden ist, wenn auch in den gewaltigen Schnellpressen der Neuzeit die bescheidene Handpresse Gutenbergs nicht wiederzufinden ist, so haben doch alle Fortschritte der Jahrhunderte das innere Wesen seiner Erfindung nicht zu ändern vermocht. Die schlichte Einfachheit und doch höchste Vollendung, die sich in einer Erfindung darbietet, kennzeichnet auch den Urheber. Nur ein hoher, freier Geist konnte ein solches Werk zu Tage fördern, wie Gutenberg es in der Buchdruckerkunst der Welt gegeben hat.

---

64. Der Elbe-Trave-Kanal.*)

In unserer Zeit, in welcher die zahlreichen Eisenbahnverbindungen dem kräftig aufstrebenden Handel und der sich mächtig entwickelnden Industrie Deutschlands nicht mehr genügen, um die Massengüter des Binnen- und Welthandels zu bewältigen, hat man im Deutschen Reiche in immer gröfserem Mafse begonnen, zur Ergänzung und Verbesserung der Verkehrsmittel den Wasserwegen Aufmerksamkeit zuzuwenden. Das Fahrwasser der grofsen deutschen Ströme ist vertieft und dadurch auf weitere Strecken der Schiffahrt nutzbar gemacht, neue Schiffahrtswege sind durch den Bau künstlicher Wasserstrafsen erschlossen worden. Aber auch darauf erstreckte sich die allgemeine Fürsorge: uralte künstliche Wasserstrafsen auszubauen und den Bedürfnissen der Neuzeit entsprechend zu erweitern. Noch ehe die alte Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, der frühere Eider-Kanal, im modernen Gewand als Kaiser Wilhelm-Kanal zur Förderung der Wehrkraft und des Handels des Reichs herrlich ent-

*) Quellenangabe: 1. Mehrere Vorträge des Wasserbau-Direktors Rehder in Lübeck über den Elbe-Trave-Kanal. 2. Der Güterverkehr im Elbe-Trave-Kanal, im Auftrage der Handelskammer verfafst von Dr. Siewert.

standen und in Gegenwart der Vertreter aller Kulturstaaten unserer Erde mit glänzenden Feierlichkeiten dem Verkehr übergeben worden war, hatte man auch den Ausbau und die Erweiterung des ältesten deutschen Kanals, des Stecknitz-Kanals, zu einer allen Bedürfnissen der Gegenwart genügenden Wasserstrafse zwischen Elbe und Ostsee ins Auge gefafst. Nach jahrelangen Mühen und unter Aufwendung erheblicher Kosten ist auch dieses Zeugnifs deutschen Unternehmungsgeistes und kaufmännischen Weitblicks vollendet. Vielen unserer Leser dürfte ein Rückblick auf die historische Entwickelung, mit einigen Angaben über die technischen Einrichtungen dieser neuesten deutschen Wasserstrafse, nicht unwillkommen sein.

Die Anlage des Stecknitz-Kanals erfolgte in den Jahren 1391 bis 1398 auf Grund eines Vertrags zwischen dem Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg und der Stadt Lübeck vom Jahre 1390. Der Kanal war trotz seiner überaus mangelhaften Beschaffenheit für die Stadt Lübeck von grofser wirthschaftlicher Bedeutung, da er im Vergleiche zu den grundlosen und unsicheren Landstrafsen eine wohlfeile Verfrachtung des Lüneburger Salzes, das hauptsächlich von Lübeck aus in die an der Ostsee belegenen Länder verschifft wurde, ermöglichte. Aus der Salzfuhr entwickelte sich allmählich die Reihefahrt der Stecknitzschiffe, denen dann bis zur Eröffnung des Eisenbahnbetriebs (1851 nach Büchen und 1865 nach Hamburg) die Beförderung der Kaufmannsgüter zwischen Lübeck und Lauenburg zufiel.

Die Ausführung eines Baues wie des Stecknitz-Kanals würde heute kaum beachtet werden. Der ganze Bau beschränkte sich trotz der langen Bauzeit von 7 Jahren auf die Herstellung des kleinen Delvenaugrabens zwischen der Stecknitz und der Delvenau von Mölln bis Grambeck und auf die Einrichtung von 15 Stauschleusen. Der Verkehr wurde durch Prähme vermittelt, die 10 bis 12 m lang und 2,5 m breit waren; ihre Tragfähigkeit betrug höchstens 150 Zentner. Etwa 100 Jahre später hatten die Prähme eine Gröfse von 19 m Länge, 3,24 m Bodenbreite, 86 cm Bordhöhe und 41 bis 43 cm Tiefgang erreicht, ihre Ladungsfähigkeit erhöhte sich damit auf 250 Zentner. Diese Schiffsgröfse wurde durch die erste Ladungsordnung vom 22. Juli 1527, die 300 Jahre lang bis zum 5. Februar 1828 in Kraft blieb, zugelassen. Erst nach der in den Jahren 1821 bis 1823 von Lübeck ausgeführten Erweiterung des Delvenaugrabens konnten gröfsere Fahrzeuge gebaut werden, deren Länge und Bodenbreite auf 19 und 3,5 m und deren Tiefgang auf 60 cm festgesetzt wurde. Die Tragfähigkeit stieg auf 400 Zentner. Durch Polizeiordnung vom 11. Februar 1845 wurde eine noch gröfsere Schiffsform zugelassen, die als gröfstes Schiffsmafs die noch jetzt vorhandenen Stecknitzkähne von 23 m Länge und 4,31 m Breite sowie als gröfste Einsenkungstiefe 67 bis 77 cm vorschrieb; hieraus ergiebt sich eine Tragfähigkeit von 600 Zentnern. In Folge der für den Verkehr äufserst hinderlichen Stauschleusen, durch welche das zur Bespeisung des Kanals erforderliche Wasser derart verschwendet wurde, dafs Tage erforderlich waren, um das in wenigen Stunden verbrauchte Wasser wieder zu ersetzen, war die Fahrt eine sehr langsame und pflegte 10 bis 20 Tage zu dauern. Trotzdem ist der ganze ein- und ausgehende Gütertransport auf dem Stecknitz-Kanale sehr erheblich gewesen und hat in den Jahren 1845 bis 1847 durchschnittlich 19 390 000 Pfund jährlich betragen; er stieg im Jahre 1849 sogar auf 23 Millionen Pfund.

Die unzulängliche Anlage des Kanals, die zu immer wiederkehrenden Klagen der Lübecker Kaufleute über den Rückgang des Geschäfts führte, gab wiederholt Veranlassung zur Aufstellung von Verbesserungsvorschlägen, aber man konnte sich

nie entschliefsen, etwas Durchgreifendes zu wagen.

Es entstanden der Reihe nach folgende Pläne:

	Kosten Mark
1662 derjenige des Stadtbaumeisters Walter	332 333;
1669 zwei Entwürfe dreier holländischer Sachverständiger	2 377 924
und	1 334 104;
1777 bis 1779 der Entwurf der kurhannoverschen Regierung (Oberst Hogreve)..................	971 777;
1811 bis 1813 derjenige Napoleons	3 024 810;
1822 der verbesserte Hogrevesche Plan (Börm-Dammers-Woltmann)	2 736 000;
1873 der Entwurf des Lübecker Zweigvereins zur Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt (Baumeister Marcks)	5 790 000;
1878 derjenige des Bauraths Lohmeyer	5 100 000
und zuletzt	
1881 bis 1886 derjenige der preufsischen Staatsregierung	17 850 000.

Die Richtung der Kanallinie war im letzten Entwurfe durch den Ratzeburger See über Ratzeburg gewählt. Der Kanalbau, zu dessen Ausführung Preufsen und Lübeck bereit waren, scheiterte an dem Einspruche der Grofsherzoglich Mecklenburg-Schweriner Regierung, welche die Entnahme des Kanalspeisungswassers aus dem Schaalsee nicht zugestehen zu können glaubte.

Im Jahre 1890 entschlofs sich Lübeck, nach zuvor erwirkter Zustimmung der preufsischen Staatsregierung, ein neues Kanalprojekt im Zuge des alten Stecknitz-Kanals ausarbeiten zu lassen. Der von dem Wasserbau-Direktor Rehder in Lübeck im Frühjahr 1882 eingereichte Entwurf legte in Berücksichtigung der Gröfse der damaligen Elbschiffe (74 m Länge, 10 m Breite, 1,5 m Tiefgang, 750 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit) folgende Abmessungen zu Grunde: Kanalquerschnitt: 2 m Wassertiefe und 22 m Sohlenbreite, lichte Durchfahrtsweite der Brücken: 14,6 m, lichte Durchfahrtshöhe: 4,2 m; neun Schleusen von 11 m Weite, 75 m nutzbarer Kammerlänge und 2,5 m Drempeltiefe. Die Gesammtkosten betrugen, mit Einschlufs der Ausgaben für neun Anlegestellen auf der Kanalstrecke, für ein Nadelwehr in Lauenburg, für eine neue Wegebrücke und für verschiedene andere Anlagen 23 554 000 Mark. Die Genehmigung zur Bauausführung wurde von den gesetzgebenden Körperschaften des preufsischen Staates am 6./26. April 1894 ertheilt und das bezügliche Gesetz am 20. Juni 1894 erlassen. Die Oberleitung wurde von dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck dem Wasserbau-Direktor Rehder übertragen. Bei der nunmehr vorgenommenen eingehenden Prüfung des Entwurfs für die Bauausführung stellten sich, unter Berücksichtigung der inzwischen erheblich gesteigerten Ansprüche an die Binnenschiffahrt, weitgehende Aenderungen als nothwendig heraus. Es mufsten ferner ausgedehnte Bodenuntersuchungen vorgenommen werden, weil an mehreren Schleusenbaustellen schlechter Baugrund vorgefunden wurde. Thatsächlich war man denn auch gezwungen, alle Schleusenbaustellen zu verlegen. Diese Arbeiten nahmen einen solchen Umfang an, dafs sie bis zum 31. Mai 1895, dem Tage der feierlichen Grundsteinlegung für den Elbe-Trave-Kanal, nicht beendet werden konnten. Der abgeänderte Entwurf wurde sowohl seitens des Senats der Stadt Lübeck

als von dem preufsischen Kanalkommissar gebilligt. Erst am 30. Juli 1896 erfolgte der erste Spatenstisch der Bauausführung; die Bauzeit wurde auf $3\frac{1}{2}$ Jahre, also bis Anfang des Jahres 1900, bemessen. Die wesentlichsten Verbesserungen des neuen Entwurfs waren folgende:

1. die Schleusenweite ist von 11 auf 12 m Thorweite, die nutzbare Kammerlänge von 75 auf 80 m vergröfsert worden; aufserdem erweiterte sich die Kammer von 12 auf 17 m, so dafs die Breite von 17 auf 58,9 m Kammerlänge vorhanden war, welcher Raum die Unterbringung mehrerer Kähne und eines Schleppdampfers gestattet;
2. statt der Brücken mit Zwischenpfeilern und getrennten Einzeldurchfahrten von je 14,6 m Weite wurden überall Brücken mit mindestens 27 m lichter Durchfahrtsweite ausgeführt; im Weiteren wurden die Leinpfade an der offenen Seite der Durchfahrt unterführt; auch die Herrichtung eines Schleppbetriebs mit elektrischen Schlepplokomotiven ist berücksichtigt worden;
3. für die Verbreiterung der Kanalsohle von 22 auf 27,3 m wurde Sorge getragen; der erweiterte wasserhaltende Querschnitt mit 2,5 m Wassertiefe entspricht nunmehr dem Vierfachen des eingetauchten gröfsten Schiffsquerschnitts von 11,5 m Breite und 1,75 m Tiefgang;
4. Einführung von Heberanschlüssen für die Umläufe und Sparkammerkanäle an Stelle der sonst üblichen, für grofse Schleusen aber sehr schwerfällig werdenden Schutztafeln;
5. Einrichtung von Schleusenhäfen bei allen Schleusen oberhalb und unterhalb derselben durch Vergröfserung der Sohlenbreite von 22 auf 36 m bei 300 m Länge;
6. die Kanalmündung in Lübeck am Burgthore wurde von 26 auf 33,5 m erweitert;
7. Herrichtung eines Nadelwehrs an der über die Delvenau führenden Eisenbahnbrücke bei Lauenburg zur Abwehr der dort in den Lauenburger Hafen fallenden und der Schleusen-Ein- und -Ausfahrt hinderlichen starken Strömungen des Elbhochwassers;
8. Anlage von Ausweichestellen für das Begegnen sehr grofser Kanalschiffe;
9. die Schleusenzahl wurde von neun (drei auf der Elbseite und sechs auf der Traveseite) auf sieben herabgemindert und dadurch eine wesentliche Erleichterung und Beschleunigung der Schiffahrt herbeigeführt. Je eine Schleuse auf jeder Seite, die Basedower und die Oberschleuse, wurde beseitigt.

Von den sieben Schleusen vermitteln fünf den Aufstieg von der Elbe zu der zwischen der Donnerschleuse und der Witzeezer Schleuse eingeschnittenen 30 km langen Scheitelstrecke. Der gewöhnliche Kanalspiegel in der Scheitelstrecke liegt 11,98 m über der Trave und 7,17 m über dem gewöhnlichen Wasserstande der Elbe.

Die Länge des ganzen Kanals zwischen dem Seehafen am Burgthor in Lübeck und der Elbe bei Lauenburg beträgt rund 67 km und vertheilt sich folgendermafsen:

	km
vom Seehafen Lübeck bis zur ersten Schleuse bei Büssau .	8,953,
von der Büssauer bis zur Krummesser Schleuse......	5,108,
von der Krummesser bis zur Berkenthiner Schleuse	4,787,
von der Berkenthiner bis zur Behlendorfer Schleuse	3,256,
von der Behlendorfer bis zur Donnerschleuse	4,097,
Länge der Scheitelstrecke	29,881,
von der Witzeezer bis zur Lauenburger Schleuse	9,455,
von der Lauenburger Schleuse bis zur Elbe	1,556,
zus.	67,096.

Aufstieg in der Büssauer Schleuse um .... 1,65 m
(zunehmend bis 3,15 m),
Aufstieg in der Krummesser Schleuse um .... 2,75 m,
- - - Berkenthiner - - .... 1,75 m,
- - - Behlendorfer - - .... 1,65 m,
- - - Donnerschleuse um .... 4,18 m
(abnehmend bis 3,68 m),
Abstieg in der Witzeezer Schleuse um .... 2,98 m
(wechselnd zwischen 2,48 und 3,28 m),
Abstieg in der Lauenburger Schleuse um .... 4,19 m
(wechselnd zwischen 3,89 und 5,81 m).

Die Länge der freien schleusenlosen Strecke vom Seehafen bis Büssau beträgt mithin rund 9 km, diejenige des nördlichen Schleusenaufstiegs 17 km, die der Scheitelstrecke rund 30 km, die des südlichen Schleusenabstiegs rund 9,5 km und die der freien schleusenlosen Strecke bis Lauenburg rund 1,5 km. Die Scheitelstrecke kann, wenn es die Kanalspeisung erfordert, um 0,5 m tiefer abgelassen werden. Bei bedeutendem Hochwasser treten die Schleusen bei Büssau und Lauenburg aufser Wirksamkeit, die Schiffe können dann frei durch die Schleusen hindurchfahren, soweit es die Strömung zuläfst. Die Schleusen mit gröfserem Gefälle sind mit sogenannten Sparkammern versehen. Der Inhalt der Schleuse wird in die untere Kanalhaltung nicht vollständig entleert, sondern nur die obere Hälfte in die Sparbassins abgelassen. Diese wird dann zum Füllen der unteren Hälfte benutzt, so dafs immer der halbe Schleuseninhalt gespart wird. Es haben die Krummesser Schleuse eine, die Donnerschleuse zwei, die Witzeezer Schleuse zwei und die Lauenburger Schleuse drei Sparkammern erhalten. Die Form der Sparkammern ist fächerartig gewählt, um die allmähliche Austretung des Wasserstroms zu begünstigen und Wirbelströmungen zu vermeiden. Die Kammersohlen der Schleusen sind nicht wasserdicht ausgebaut, sondern nur mit einer dünnen Betondecke befestigt. Das Mauerwerk der Schleusen ist aus Cementbeton, bestehend aus 1 Theil Cement und 6 Theilen Sandkies, ausgeführt und in den Aufsenflächen, soweit ein Schutz erforderlich schien, mit Bornholmer Klinkern $^1/_2$ bis 1 Stein stark verblendet. Der Abschlufs der Schleusenkammern geschieht im Oberhaupte durch Klappthore, im Unterhaupte durch Stemmthore. Zur Abführung des Freiwassers aus den einzelnen Haltungen dienen bei den der Ueberfluthung durch Hochwasser ausgesetzten Endschleusen (Büssau und Lauenburg) Freifluthkanäle mit Wehrabschlüssen, bei den übrigen Schleusen auf den Kammermauern gelagerte flufseiserne Freilaufrohre von 1,6 bis 1,4 m Lichtweite. Die Mündung dieser Rohre ist am Unterhaupte nach unten gebogen, um die Geschwindigkeit des ausströmenden Wassers im Sturze gegen die Sohle zu brechen. Der Abschlufs der Freilaufrohre am Oberhaupte wird durch Drehschützen bewirkt, deren Bewegung zwar langsam ist, wie es für die Regulirung vollständig ausreicht, deren federartiger Abschlufs jedoch eine gute Dichtigkeit gewährt. Besondere Aufmerksamkeit ist den Betriebseinrichtungen der Schleusen gewidmet. Das Füllen und Entleeren der Schleusenkammern geschieht durch in den Kammermauern angeordnete beiderseitige Umlauf- und Vertheilungskanäle. Zum Abschlusse der Umlaufskanäle gegen das Ober- und Unterwasser und gegen die Sparkammer sind nicht die sonst gebräuchlichen Schubschützen, Drehschützen und Cylinderventile gewählt, weil einerseits deren Dichtigkeit oft Mängel hat, andererseits deren Handhabung ohne Benutzung motorischer Kraft sehr

zeitraubend ist und viel Bedienungsmannschaft erfordert. An ihrer Stelle sind die dem Wasserbau-Inspektor Hotopp in Lübeck patentirten Hebereinrichtungen zur Anwendung gekommen. In den Umläufen sind besondere, mit der Oberkante bis zum Niveau des Oberwassers aufsteigende Ueberfallbrücken eingebaut, über welche das Wasser mittelst darüber gelegter schmiedeeiserner Heberkanäle hinübergeleitet wird. Innerhalb der Schleusenmauer in der Nähe des Unterhauptes ist eine schmiedeeiserne Saugglocke in solcher Höhe gelagert, dafs ihre Oberkante mit der Höhe des Oberwassers abschneidet, so dafs sie mittelst Rohrleitung vom Oberwasser aus ganz mit Wasser gefüllt und nach dem Unterwasser hin thunlichst ganz entleert werden kann. Die Saugglocke ist aufserdem durch Rohrleitungen, die in einem flufseisernen, im Boden des Oberhauptes einbetonirten Dükerrohre von der einen nach der anderen Seite der Schleuse überführt sind, mit den beiderseitigen Hebern des Ober- und Unterhauptes und mit dem Heber der Sparkammer verbunden. Alle Verbindungen sind durch einen entsprechenden Schaltapparat, der in einem beim Oberhaupt erbauten Steuerhäuschen untergebracht ist, wechselweise herzustellen und zu unterbrechen. Beim Entleeren der Saugglocke wird in ihrem vom Wasser frei werdenden oberen Raume aus der eingeschalteten Hebergruppe Luft hinübergesogen und dadurch in Folge der Luftverdünnung ein Steigen des Wassers in den Heberschenkeln veranlafst. Sobald das Oberwasser über die Höhe des Ueberfallrückens gestiegen ist, beginnt es über diesen mit grofser Geschwindigkeit hinabzustürzen, reifst die noch vorhandene Luft sowohl aus den Hebern wie rückwärts aus der Saugglocke, die sich alsbald vom Unterwasser her wieder mit Wasser füllt, mit sich fort und in kaum einer Minute vom Beginne der Einstellung der Saugglocke findet voller Durchflufs durch die Umläufe statt. Soll nach erfolgter Entleerung der Schleuse das Füllen eingeleitet werden, so bedarf es nur einer Umschaltung der betreffenden Saugrohrleitungen vom Steuerhause aus. Ein Füllen der Saugglocke vom Oberwasser ist nur dann wieder erforderlich, wenn nach einer mehrtägigen Betriebspause eine allmähliche Entleerung in Folge Undichtigkeiten stattgefunden hat. Nach den Beobachtungen an der Krummesser Schleuse dauert

das Schliefsen des Stemmthors....	1 Minute,
das Füllen der Schleuse....... (6 Minuten der Wasserlauf)	7 Minuten,
das Oeffnen des Klappthors.....	1 Minute,
zusammen...	9 Minuten.

Bei Benutzung der Sparkammer erhöht sich die Zeitdauer um 3 Minuten. Die Bewegung der Schleusenthore erfolgt mittelst Druckluft. In der Mauer des Oberhauses, nahe dem Steuerhäuschen, ist eine vom Wasserbau-Inspektor Hotopp konstruirte Druckluftglocke, ein oben geschlossener, unten offener Eisencylinder, eingebaut und mit dem Oberwasser durch ein einfaches Zuflufsrohr, mit der Schleusenkammer durch ein Heberohr verbunden. Die Ansammlung und Pressung der Luft in dieser Glocke wird beim Füllen der entleerten Schleusenkammer mittelst Durchleitung eines geringen Theiles des Wassers vom Oberwasser her durch die Druckluftglocke beschafft. Das vom Oberwasser einströmende Wasser saugt aus einem oben in der Einfallskrümmung des Zuflufsrohrs eingesetzten kleinen Luftrohre Luft ein und leitet diese in die Luftglocke hinab. In dem weiten Raume der Druckluftglocke trennen sich Wasser und Luft von einander. Letztere steigt nach oben und fängt sich in der Druckluftglocke, erstere strömt an ihrem Boden nach der Schleusenkammer zu. In dem Grade, wie die

Luftansammlung in der Druckluftglocke stattfindet, wird der Wasserspiegel in ihr heruntergedrückt und das Mafs, um welches ersterer hier tiefer liegt als in der Schleusenkammer, stellt die Wassersäule dar, deren Druck die eingeschlossene Luft ausgesetzt ist. Sobald die Glocke ganz mit Luft gefüllt ist, tritt diese in das Rohr des Abflufshebers und unterbricht dadurch die Durchströmung sowie die weitere Luftansammlung selbstthätig. Da die Benutzung der Luft zur Bewegung des Klappthors nur bei gefüllter Schleuse stattfindet, so ist die Luft stets mit hinreichendem Ueberdrucke vorhanden. Die Arbeitsleistung der Druckluft zur Bewegung der Schleusenthore geht in folgender Weise vor sich: das eiserne Klappthor im Oberhaupt ist als ein um eine untere horizontale Achse drehbar gelagerter Schwimmkasten so belastet, dafs bei ausgespiegelter Schleusenkammer das Eigengewicht etwa 500 kg gröfser als der Auftrieb ist. Durch Einführung von Druckluft unter das auf den Schleusenboden niedergelegte Thor, die sich in dem oberen kastenartigen Thorbalken fängt und hier das Wasser verdrängt, wird der Auftrieb vergröfsert und dadurch das Emporsteigen des Thores veranlafst. Ein nach der Schleusenkammer austretendes Rohr läfst die Luft aus dem Kasten wieder entweichen, sobald die Kammer sich genügend entleert hat; gleichzeitig füllt sich vom Oberwasser her der Kastenbalken wieder mit Wasser und das Klappthor steht dann bereit, sich selbstthätig nach Füllung und Ausspiegelung der Schleusenkammer wieder niederzulegen.

Die Stemmthorbewegung wird durch Schwimmer und Gegengewicht bewirkt, welche die Antriebstange des Thorflügels mittelst Ketten in hin- und hergehende Bewegung bringen, je nachdem der eine oder andere Anzug das Uebergewicht hat. Der Schwimmer ist als Taucherglocke ausgebildet, die sich in einem mit Wasser gefüllten Brunnen bewegt. Das Gegengewicht, das in der Thorkammer untergebracht ist, schliefst das Thor, sobald in die Taucherglocke Druckluft eingelassen wird. Sobald der Wärter im Steuerhäuschen die Luft aus der Taucherglocke in genügender Menge hat entweichen lassen, öffnet sich das Thor selbstthätig nach Entleerung und Ausspiegelung der Schleusenkammer.

Die Baukosten der 7 Schleusen betragen rund $3^1/_2$ Millionen Mark. An Brücken sind aufser dem hohen Eisenbahnviadukt der Hagenow-Oldesloer Eisenbahn bei Berkenthin im Ganzen 29 Stück erbaut. Die Kosten dieser 29 Brücken haben 4 Millionen Mark betragen. An Dükerbauwerken unter dem Kanal sind zu erwähnen: der Düker für die Wakenitz im Krähenteiche (zwei Rohre von je 1,35 m Lichtweite), der Düker für die Seitenentwässerung bei Büchen und der Düker für den Kinkemühlenbach bei Lauenburg. Die Gesammtkosten hierfür belaufen sich auf rund 250000 Mark. Oeffentliche Lösch- und Ladeplätze sind angelegt:

in der gesenkten Wakenitz in Lübeck ein mit beiderseitigen Lösch- und Ladeplätzen ausgestatteter 1000 m langer Kanalhafen;

je eine Lösch- und Ladestelle bei Genin, Büssau, Cronsforde, Krummesse, Berkenthin, Behlendorf, Kühsen, Donnerschleuse, Oberschleuse und Vofsberg;

ein Hafenplatz am Möllner See, 400 m lang; je eine Lösch- und Ladestelle bei Grambek, Woltersdorf, Güster, Göttin, Siebeneichen, Büchen, Dalldorf und Horsterdamm

sowie ein Hafenplatz im Lauenburger Hafen, 400 m lang.

Die Kanallinie ist thunlichst gerade durchgeführt; von der Gesammtlänge von 67 km entfallen 25,65 km auf Krümmungen. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist auf 600 m festgesetzt. In den Krümmungen wird die Normalbreite um das Dreifache der Pfeilhöhe des von einer Sehne

gleich 74 m gröfster Schiffslänge abgeschnittenen Bogentheils erweitert.

Die Ufer sind zu ihrer Befestigung bis zum Wasserspiegel abgegraben und an der Wasserlinie entlang hinter einem eingebauten Flechtzaune mit Reth bepflanzt. In Lübeck selbst sowie in einem Theile des Höhendurchschnitts bei Mölln sind leichte Schutzmauern aus Beton und Eisen errichtet worden.

Die Herstellung des Kanalschlauchs hat einen Bodenaushub von rund 11 Millionen cbm erfordert.

Die Entwässerung des ganzen Kanalterrains ist im voraus bewirkt worden, so dafs die Erdarbeiten vorwiegend im Trocknen zur Ausführung gelangt sind. Die gröfste Arbeiterzahl hat für die ganze Kanalstrecke rund 2500 betragen. An Arbeitsmaschinen waren in Thätigkeit:

5 Trockenbagger, 7 Nafsbagger, 2 Spülapparate, 3 Elevatoren, 6 Schleppdampfer, 31 Lokomotiven, 18 Dampfpumpen, 650 gröfsere Erdwagen und 365 kleinere Rollwagen.

Zu der veranschlagten Bausumme von 23 554 000 Mark zahlt Preufsen einen Beitrag bis zu 7 500 000 Mark. Die Stadt Lübeck hat es übernommen, das Fahrwasser von der Ostsee bis in die Häfen hinein auf 8,5 m Tiefe zu bringen, so dafs die aufsergewöhnlichen Ausgaben, die Lübeck zur Zeit allein für Kanal- und Hafenanlagen zu leisten hat, auf rund 25 Millionen Mark zu veranschlagen sind. Zu diesem gewaltigen Opfer sah sich der kleine Bundesstaat Lübeck gezwungen, um insbesondere die Konkurrenz Hamburgs nach der Ostsee abzuwehren. Der Entschlufs zum Baue des Kanals ist durch die Herstellung des Kaiser Wilhelm-Kanals wesentlich beschleunigt worden.

Da Lübeck ein Ostseehafen ist, so umfafst der Wirkungsbereich des Elbe-Trave-Kanals seewärts zunächst den Handels- und Schiffahrtsverkehr mit den Ostseeländern, auf deren Markte der deutsch-nationale Export 12 v. H. seines Werthes unterbringt. Die Waarenbewegung zwischen dem Deutschen Reiche und den Ostseeländern liegt vorzugsweise in den Händen von Hamburg, Stettin, Bremen und Lübeck. Die Verschiffungen von Lübeck und Bremen nach und von dem Norden werden von denen Hamburgs und Stettins nahezu um das Doppelte übertroffen. Die Gründe für diese Erscheinung sind darin zu suchen, dafs sich bei dem Mangel des Wasserwegs alle solche Güter, deren Werth im Vergleiche zum Volumen oder zu ihrer Schwere nur gering ist, den weiteren, aber nichtsdestoweniger wohlfeileren Wegen über Hamburg und Stettin zugewendet haben, so dafs insbesondere die Erzeugnisse und Rohmaterialbezüge der sächsischen Schwergüterindustrie Lübeck bisher verloren gegangen sind. Durch den Betrieb des Elbe-Trave-Kanals, welcher den Weg zur Ostsee gegen Hamburg um 150 km und gegen Stettin um 16 km kürzt, wird Lübeck in den Stand gesetzt, seinen Handel und seine Schiffahrt in der Ostsee in gleicher Weise wie Hamburg und Stettin zu entwickeln. Da der Elbe-Trave-Kanal nach seiner geographischen Bestimmung der Elbe eine zweite Mündung zur Ostsee erschliefst, so wird er vor Allem seine Aufgabe als Ableiter der elbischen Massengüter zu erfüllen haben. Endlich wird Lübeck, da der Elbgüterverkehr überwiegend Nordseebestimmung hat, allmählich auch in die Reihe der Nordseehäfen eintreten und damit einen neuen handelspolitischen Rang unter den Seehäfen des Deutschen Reichs einnehmen.

Am 16. Juni ist das grofse Werk, von dem Lübeck so viel erhofft, in feierlicher Weise im Beisein Seiner Majestät des Kaisers und vieler hohen Würdenträger des Reichs eröffnet worden. Die altehrwürdige Stadt hatte ein überaus festliches Gewand angelegt; insbesondere bot der Markt mit dem alten Rathhaus und dem schön geschmückten Postgebäude ein glanzvolles Bild.

Die Begrüfsung der Festtheilnehmer fand um 11 Uhr Vormittags im Audienzsaale des Rathhauses durch den Bürgermeister Dr. Klug statt. In der Ansprache streifte er die Entstehung und Bedeutung des Kanals und sprach für die Förderung des Werkes den Dank Lübecks aus, der in erster Linie Seiner Majestät dem Kaiser und nächst ihm der preufsischen Regierung gebühre. Hieran schlofs sich ein kurzer Vortrag des Ober-Baudirektors Rehder über den Bau des Kanals. Um 12 Uhr vereinigte das Haus der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit die Festtheilnehmer zu einem Frühstücke.

Um 4 ½ Uhr Nachmittags traf Seine Majestät der Kaiser in Lübeck ein. Zur Begrüfsung des Herrschers, der Admiralsuniform trug, waren der Bürgermeister Dr. Klug und die Senatoren Dr. Brehmer und Dr. Schön erschienen. Seine Majestät bestieg mit Bürgermeister Dr. Klug eine zweispännige Equipage und fuhr um die Wälle zum Kaiserthor am Kanal. Hier begab sich Seine Majestät auf den Dampfer »Lubeca«, der alsbald die Kaiserstandarte hifste und sich nach dem Kanalhafen in Bewegung setzte.

Am Kanalhafen gewährte der Festplatz, in dessen Mitte sich der Kaiserpavillon erhob, mit seinem reichen Blumen- und Flaggenschmuck ein festlich heiteres Bild; im Hafen hatten alle Schiffe über die Toppen geflaggt. An der Einmündung des Kanals in den Hafen lagen die auf Befehl des Kaisers zur Feier entsandten Kanonenboote »Skorpion« und »Natter«. Die Tribünen, die Schiffe, die Fenster und Dächer der umliegenden Häuser waren dicht von Menschen besetzt, die in laute Jubelrufe ausbrachen, als das Kaiserschiff die sperrende Schnur durchschnitt. Vom alten Burgthore her ertönten gleichzeitig Fanfaren. Im Kaiserzelt hatten sich inzwischen die Mitglieder des Senats, die Wortführer der Bürgerschaft und des Bürger-Ausschusses, der Vizepräsident des Staatsministeriums Dr. von Miquel, der Handelsminister Brefeld, der Landwirthschaftsminister Frhr. von Hammerstein, der Minister des Innern Frhr. von Rheinbaben, der Staatssekretär des Reichs-Postamts von Podbielski, der Präsident des Herrenhauses Fürst zu Wied, die Ober-Präsidenten von Bötticher und von Köller sowie die Konsuln fremder Mächte eingefunden und harrten der Ankunft des Kaisers. Die kurze Strecke vom Anlegeplatze bis zum Kaiserzelte legte Seine Majestät im Wagen zurück. In Begleitung des Kaisers befanden sich der Ober-Hofmarschall Graf zu Eulenburg, der Chef des Militärkabinets General der Infanterie von Hahnke, der General-Adjutant General der Infanterie von Plessen, der Flügel-Adjutant Oberstleutnant Frhr. von Berg, der Flügel-Adjutant Korvetten-Kapitän Grumme, der Chef des Zivil-Kabinets Wirklicher Geheimer Rath Dr. von Lucanus, Graf Wolff-Metternich, der Vize-Admiral Frhr. von Senden-Bibran und General-Feldmarschall Graf Waldersee. Als der Kaiser den Pavillon betrat, stimmte ein Chor von 400 Personen die von Professor Stiehl komponirte Festkantate an. Bürgermeister Dr. Klug ergriff sodann das Wort und dankte zunächst dem Kaiser für sein Erscheinen. Er betonte die Bedeutung der neuen Verbindung der Elbe mit der Ostsee und die Nothwendigkeit, bei dem blühenden Wirthschaftsleben des Vaterlandes neben den Schienenwegen Wasserwege zu schaffen. Die alte Hauptstadt der Hansa sei berufen, dem neuen Verkehrsweg als Stützpunkt zu dienen. Redner schlofs mit einem Hoch auf den Kaiser, das donnernden Widerhall fand. Hierauf wurde die Nationalhymne angestimmt und drei Strophen von den Anwesenden gesungen. Seine Majestät der Kaiser, welcher dem Bürgermeister die Hand gereicht hatte, trat nun hervor und erwiderte Folgendes:

»Ich spreche der Stadt Lübeck von ganzem Herzen Meinen Glückwunsch zu dem heutigen Tage aus. Voran schicke Ich Meinen herzlichen Dank für den wundervollen Empfang, den Sie Mir bereitet haben. Ich habe aus der Haltung und den Mienen der Lübecker gelesen, wie freudig bewegt Ihre Herzen heute sind; denn Sie wissen, dafs auch Ich regen Antheil nehme an dem, was Ihre Gemüther bewegt. Möge der Kanal, den Sie mit unverwüstlicher hanseatischer Thatkraft in Angriff genommen haben, in jeder Beziehung Ihren Erwartungen entsprechen! Ich hege die Ueberzeugung, das wird er thun! Sie sehen an dem fertiggestellten Werke, was es für eine Bedeutung hat, dafs ein einiges Deutsches Reich besteht. Was Lübeck war, verdankt es den deutschen Kaisern und was Lübeck jetzt ist, verdankt es dem Deutschen Reiche. So möge sich überall in unserem Reiche und Volke die Ueberzeugung immer mehr Bahn brechen, dafs durch das Wiedererstehen und Erstarken des Deutschen Reichs jene alten Aufgaben von neuem an uns herantreten, die durch die Uneinigkeit unserer Vorfahren leider verloren gingen und nicht gelöst werden konnten. Zuversichtlich hoffe ich, dafs unter Meinem Schutze Lübeck sich weiter entwickeln wird. Ich würde diese Hoffnung nicht mit der Freudigkeit aussprechen können, wenn Ich nicht jetzt vor Ihnen stünde, freudig gehoben dadurch, dafs wir die Aussicht haben, einmal eine deutsche Flotte zu bekommen. (Lebhaftes Bravo.) Für eine Seestadt kann ein Kaiser nur dann den Schutz übernehmen, wenn er ihre Flagge, sei es die lübische, sei es die hamburgische, sei es die bremische, sei es die preufsische, bis in die entferntesten Fernen der Welt durch seine Kanonen schützen kann! (Erneutes Bravo.) Möge es uns dann vergönnt sein, durch den Ausbau unserer Flotte nach Aufsen den Frieden mit erhalten zu können, und möge es uns gelingen, durch den Ausbau unserer Kanäle im Inneren die Erleichterung des Verkehrs zu erreichen, deren wir bedürfen! Der Segen wird bei unseren Wasserstrafsen niemals ausbleiben!« (Lebhaftes Bravo und Hochrufe!)

Der Kaiser unterhielt sich noch kurze Zeit mit den Würdenträgern und fuhr dann sofort zum Bahnhofe durch das alte Burgthor, von der Spalier bildenden Menge jubelnd begrüfst. Die eigentliche Feier der Kanaleröffnung war hiermit beendet. Die meisten Festtheilnehmer begaben sich vom Festplatze zum Rathhause, wo im oberen Saale und im Rathskeller das Festmahl stattfand.

Am 17. Juni führte ein von der Lübecker Handelskammer gestellter Dampfer die Festtheilnehmer nach Travemünde. Die meisten Gäste unternahmen eine Tour in See. Nach etwa zweistündiger erfrischender Fahrt legte der Dampfer wieder in Travemünde an, wo im Kurhause ein von der Handelskammer dargebotenes Festmahl stattfand, das einen sehr anregenden Verlauf nahm.

Mögen die Hoffnungen, welche die Stadt Lübeck an die Eröffnung des Kanals knüpft, voll in Erfüllung gehen und möge der 16. Juni den Beginn einer neuen glänzenden Handelsepoche für die alte Hansestadt Lübeck darstellen!

65. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Oesterreich und Ungarn.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Lindow in Berlin.

(Auf Grund einer Studienreise im Sommer 1898).

Organisation und Personalverhältnisse.

Seit der Einführung des Betriebs der elektromagnetischen Telegraphen ist die oberste Leitung des Post- und Telegraphenwesens in Oesterreich-Ungarn zunächst eine gemeinsame gewesen. Sie war zuerst dem Finanzministerium in Wien zugewiesen und ist mit dem 1. November 1862 auf das Handelsministerium übergegangen; der Wirkungsbereich erstreckte sich auf die ganze österreichisch-ungarische Monarchie. In Folge der Wiederherstellung der ungarischen Verfassung ist die Leitung des Post- und Telegraphenwesens für Ungarn und Siebenbürgen vom 1. Mai 1867 ab von dem Königlich ungarischen Handelsministerium in Budapest übernommen worden. In beiden Reichshälften bestehen jetzt selbständige, vollständig von einander getrennte Verwaltungen.

Obwohl von jeher die oberste Leitung vereinigt gewesen ist, haben früher in Oesterreich und in Ungarn selbständige Postdirektionen und selbständige Telegraphendirektionen bestanden. Die Telegraphendirektionen sind in Oesterreich seit dem 1. Januar 1884 und in Ungarn seit dem 1. September 1887 aufgehoben; ihre Geschäfte sind den Postdirektionen übertragen worden, welche von da ab die Bezeichnung »Post- und Telegraphendirektion« führen. In Budapest ist im Jahre 1897 eine selbständige Telephondirektion eingerichtet worden, die im Bereiche der Post- und Telegraphendirektion in Budapest die Leitung des Fernsprechwesens übernommen hat. Ob diese Einrichtung, welche durch die Verstaatlichung des Betriebs in dem Budapester Privat-Telephonnetze veranlafst worden ist, eine dauernde sein wird, ist noch nicht bestimmt.

Den in den obengenannten Ministerien zur Bearbeitung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechangelegenheiten gebildeten Sektionen sind als berathende und als Hülfsorgane besondere technische Abtheilungen und die Postökonomie-Verwaltungen zugetheilt. Die technische Abtheilung ist berathendes Organ für alle Fragen der Elektrotechnik und wird bei der Erledigung aller einschlägigen Fragen zu Rathe gezogen. Der Postökonomie-Verwaltung liegt die Beschaffung, Verausgabung und Verrechnung aller Gegenstände für den Telegraphen- und Fernsprechdienst (Apparate, Linienmaterialien, Apparat- und Batteriebedürfnisse, Werkzeuge, Ausstattungsgegenstände u. s. w.) ob.

Bei jeder Post- und Telegraphendirektion besteht gleichfalls als Fachorgan für alle Fragen der Elektrotechnik eine technische Abtheilung, welcher die Bearbeitung aller Angelegenheiten des Baues und der Unterhaltung der Telegraphenlinien und Leitungen, des Leitungs-Aufsichtsdienstes, der Rohrpost, der Telegraphen- und Fernsprechtechnik zugewiesen ist. Die Beamten der technischen Abtheilungen bei den Ministerien und den Direktionen sind dem Stande der technischen Beamten entnommen.

Selbständige Telegraphen- und Fernsprechämter bestehen nur in Wien, Budapest und Zágráb (Agram). In allen anderen Orten, selbst in grofsen Städten mit ganz erheblichem Verkehre, wie in Prag, Triest, Temesvár, wird der Telegraphen- und Fernsprechdienst von den »Post- und Telegraphenämtern« wahrgenommen. Bei den nichtärarischen Aemtern wird die Wahrnehmung des Telegraphendienstes und des Fernsprechdienstes den Vorstehern mittelst besonderen Dienst-

vertrags gegen besondere Vergütung (Telegraphenpauschale und Telephonpauschale) übertragen. Die Höhe dieser Vergütungen richtet sich nach dem Umfange der Dienstleistungen.

Bei den nichtärarischen Aemtern beträgt:

die Höhe der Jahresvergütung für die Wahrnehmung des Telegraphendienstes

in Oesterreich: 120 fl. nebst 5 kr.*) für jedes am Orte bestellte Telegramm, jedoch werden auch höhere und niedrigere Sätze gezahlt;

in Ungarn: 150 fl., bei vollem Tagesdienste monatlich 10 fl. mehr;

das Telephondienstpauschale

in Oesterreich: mindestens 60 fl. jährlich; es wird für jedes Amt nach dem Umfange der Dienstleistungen bestimmt und setzt sich zusammen aus der Vergütung für die Hergabe der Räume und der Entschädigung für Hergabe der erforderlichen Arbeitskräfte;

in Ungarn: für jede im Betriebe befindliche Sprechstelle 3 fl. jährlich und, sofern das Amt nicht mit dem Telegraphen vereinigt ist, daneben 36 fl. bei L-Dienst, 48 fl. bei C/2-Dienst und 96 fl. bei C-Dienst.

Bei den ärarischen Post- und Telegraphenämtern ist zwar der Vorsteher für die ordnungsmäfsige Wahrnehmung des Dienstes in erster Linie verantwortlich, bei erheblichem Umfange des Telegraphen- und Fernsprechdienstes sind ihm jedoch nach Bedarf für diese Dienstzweige besondere Betriebsleiter (Stellenvorsteher) beigegeben, denen eine gewisse Selbständigkeit eingeräumt ist.

In Oesterreich sind auf Grund eines Erlasses des K. K. Handelsministeriums vom 18. November 1893 bei allen Fernsprech-Vermittelungsanstalten mit mehr als 50 Theilnehmern selbständige Betriebsleiter bestellt, die jedoch in administrativer und betriebsdienstlicher Beziehung dem Amtsvorsteher unterstellt sind. Alle Schriftstücke des Amtes in Fernsprechangelegenheiten müssen neben der Unterschrift des Betriebsleiters diejenige des Amtsvorstehers tragen. Als Betriebsleiter werden in der Regel bestimmt:

in Netzen mit über 300 Theilnehmern ein Beamter der VIII. Rangklasse (Oberkontrolore),

in Netzen mit 201 bis 300 Theilnehmern ein Beamter der IX. Rangklasse (Kontrolore) und

in Netzen mit über 50 bis 200 Theilnehmern ein Beamter der X. Rangklasse (Offiziale).

Die Betriebsleiter erhalten neben ihren sonstigen Dienstbezügen für die Mühewaltung bei der Instandhaltung der Fernsprechnetze, bei der Revision der Theilnehmerstellen und bei anderen kleineren Arbeiten ein jährliches Diäten- und Wegegeld-Pauschale, dessen Bemessung dem Handelsministerium vorbehalten ist.

Der Apparatdienst liegt in beiden Ländern fast ausschliefslich in den Händen von Beamtinnen.

Allen Beamten und Beamtinnen werden bei der Wahrnehmung des Telegraphendienstes nachstehende besondere Vergütungen bewilligt:

Depeschen-Stück-Tantièmen,
Nachtdienstgebühren und
Sperrgeld.

Die im Hughes-Dienst beschäftigten Telegraphistinnen erhalten in Oesterreich eine monatliche Zulage von 5 fl.

Die Depeschen-Stück-Tantième wird nach Arbeitseinheiten bemessen. Sowohl in Oesterreich als in Ungarn gelten 1 bis 10 Wörter für eine, 11 bis 20 Wörter für zwei, 21 bis 30 Wörter für drei Einheiten u. s. w. Von der für jeden Beamten berechneten Summe der Einheiten wird in Oesterreich eine Minimalleistung von 400 Einheiten monatlich in Abzug gebracht. Für jede Arbeitseinheit erhalten die Beamten eine am Monatsende zahlbare Vergütung:

*) Inzwischen ist die Kronenwährung eingeführt worden (vergl. lfd. Jahrg. S. 132).

in Oesterreich von $^3/_{10}$ kr. am Hughes-Apparat, von $^2/_{10}$ kr. am Morse-Apparat, bei der Annahme und beim Bestellgeschäfte;
in Ungarn von $^2/_{10}$ kr. in allen Fällen.

Für jede im Dienste ganz oder theilweise zugebrachte Nacht beziehen Beamte und Diener (Unterbeamte) eine Nachtdienstgebühr; sie beträgt:

in Oesterreich:

	Amtsdirektoren	Oberbeamte	subalterne Verkehrsbeamte	Diener
für Wien	2 fl. — kr.	1 fl. 20 kr.	1 fl. — kr.	60 kr.
für Brünn, Graz, Krakau, Lemberg, Prag, Triest und alle Städte von mehr als 50000 Einwohnern	1 fl. 80 kr.	1 fl. — kr.	— fl. 80 kr.	45 kr.
für Baden, Franzensbad, Karlsbad, Marienbad, Teplitz und alle Städte von 10 000 bis 50 000 Einwohnern	1 fl. 50 kr.	— fl. 90 kr.	— fl. 70 kr.	40 kr.
für alle Städte mit weniger als 10 000 Einwohnern	1 fl. 20 kr.	— fl. 80 kr.	— fl. 60 kr.	35 kr.,

in Ungarn:

	Abtheilungsleiter	Oberbeamte, Beamte, Hülfskontrolore, Hülfsbeamte, Manipulantinnen	Praktikanten und Diurnisten	Diener
für Budapest und Fiume	1 fl. 20 kr.	1 fl. — kr.	— fl. 70 kr.	50 kr.
für alle anderen Orte	—	— fl. 80 kr.	— fl. 50 kr.	30 kr.

Als Nachtdienst werden die Stunden zwischen 10 Uhr Abends und 5 Uhr früh gerechnet. Wenn der Dienst vor Mitternacht aufhört oder nach Mitternacht beginnt, wird nur die Hälfte der Gebühren gezahlt.

In Städten, wo zum Oeffnen der Hausthüren die Hülfe der Pförtner oder Nachtwächter in Anspruch genommen werden mufs, erhalten Beamte und Diener ein Sperrgeld von 10 kr., wenn Dienstleistungen so spät endigen oder so früh beginnen, dafs die Hausthüren noch geschlossen sind. Nachtdienstvergütung und Sperrgeld sind nicht gleichzeitig zahlbar.

In Ungarn werden den Beamten u. s. w. aufserdem Ueberstundenvergütungen gezahlt, wenn zu Zeiten aufsergewöhnlich starken Verkehrs oder bei aufsergewöhnlichen Anlässen die Arbeit einen derartigen Umfang angenommen hat, dafs sie innerhalb der gewöhnlichen Dienststunden nicht bewältigt werden kann. Das Personal ist alsdann verpflichtet, auch über den angesetzten Dienst hinaus zu arbeiten und erhält für die Mehrleistung eine von Fall zu Fall festgesetzte Entschädigung, die sich in der Regel in nachstehenden Grenzen hält:

wenn die Dienstleistung ununterbrochen mehr als 2 Stunden dauert

Inspektoren (Amtsvorstände)	1 fl.	20 kr.,
Oberoffiziale	1 fl.	5 kr.,
Offiziale und Vicekontrolore	—	90 kr.,
Assistenten	—	75 kr.,
Unterbeamte	—	45 kr.,
Diener	—	36 kr.

Die doppelten Beträge sind zahlbar, wenn die Dienstleistung ununterbrochen mehr als 6 Stunden erfordert hat.

In Oesterreich ist für den Leitungsrevisionsdienst eine Anzahl von Bau-Adjunkten, dem Stande der technischen Beamten angehörig, bestimmt. Daneben werden ausnahmsweise auch geeignete Verkehrsbeamte in diesem Dienstzweige beschäftigt. Die Herstellung von neuen Telegraphen- und Fernsprechanlagen liegt ebenfalls in der Regel in den Händen von technischen Beamten, die für jede Neuanlage besonders bestimmt werden. In Ungarn werden die Telegraphenbaubeamten im Allgemeinen den Manipulationsbeamten entnommen, die alsdann einen ergänzenden Theil des technischen Beamtenstandes bilden. Nur in einigen wichtigen Baubezirken sind Ingenieure als Bauleiter beschäftigt, meist aber auch nur vorübergehend zum Studium und zum Erlernen der vorkommenden Arbeiten.

Ebenso wie in Deutschland sind in beiden Theilen der österreichisch-ungarischen Monarchie Leitungsrevisions- und Baubezirke gebildet, innerhalb deren die Leitungsrevisoren und Bezirksbauleiter die allgemeinen Leitungsinstandsetzungen, Leitungsverlegungen, Herstellung neuer Leitungen an bestehendem Gestänge und sonstige kleinere Bauarbeiten ausführen.

Die Leitungsrevisoren erhalten bei den Arbeiten innerhalb ihrer Bezirke in Oesterreich ein monatliches Pauschale von 60 fl. Bei Neubauarbeiten beziehen die Bauführer ohne Unterschied des Ranges eine Bauzulage von 100 fl. monatlich, daneben für die längs der Baustrecke zu Fufs oder zu Wagen zurückgelegten Wegestrecken Wegegelder sowie Fiakergebühren (Zu- und Abgänge) für die einmalige Fahrt zum Bahnhof und vom Bahnhofe, bei der Abreise zur Baustrecke und bei der Rückkehr von dort. — In Ungarn empfangen die Bezirksbauleiter für die Linien-Instandsetzungen und für kleinere Arbeiten, deren Kosten über 1000 fl. nicht hinausgehen, ein nach der Länge der bestehenden Leitungen und nach der Anzahl der Betriebsstellen berechnetes Pauschale, dessen Höchstbetrag 1000 fl. jährlich nicht überschreiten darf. Bei Neubauarbeiten mit einem Aufwande von über 1000 fl. erhalten die Bauleiter ohne Unterschied der Rangklasse 3 fl. 50 Kr. Tagegelder und daneben Kilometergelder. — Auf den Eisenbahnen haben in Oesterreich und in Ungarn die Baubeamten sowie ihre Arbeiter freie Fahrt.

In Folge der grofsen Ausdehnung des Fernsprechwesens hat es sich als nothwendig erwiesen, sowohl in Oesterreich als in Ungarn den gröfseren Telegraphen- und Fernsprechbetriebsstellen technische Beamte beizugeben. In Oesterreich ist in jeder Stadt-Fernsprecheinrichtung mit mehr als 500 Theilnehmerstellen ein Bau-Adjunkt- oder Bau-Eleve angestellt.

Die Beschäftigung der Telegraphen-Mechaniker entspricht derjenigen der gleichen Beamtenklasse in Deutschland.

Zur Beaufsichtigung und dauernden Instandhaltung der Telegraphenlinien und Leitungen sind wie in Deutschland Leitungsaufseher bestellt, die nach Erfordernifs auch mit Reitpferden oder Fuhrwerk ausgerüstet werden. Den Leitungsaufsehern sind in Oesterreich und in Ungarn selbständige Bezirke zugewiesen, innerhalb deren sie für den ordnungsmäfsigen Zustand der Linien und Leitungen verantwortlich sind. Um sich hierüber dauernd unterrichtet zu halten, haben sie allwöchentlich ihre Strecken mindestens einmal zu begehen und alle hierbei vorgefundenen Mängel zu beseitigen.

Die Telegrammbesteller gehören in beiden Staaten zu den freien Arbeitskräften und haben keinerlei Anspruch auf Versorgung. Ihre Beschäftigung erfolgt gegen Tagegeld oder gegen Stücklohn.

Die in Wien zum Einsammeln der Rohrpostsendungen aus den neben den Briefkasten aufgestellten besonderen

Rohrpostkasten bestimmten Rohrpostsammelboten sind gegen Tagegeld beschäftigt und besitzen ebenfalls keine Anstellungsberechtigung. Indefs werden die Telegrammbesteller und die Rohrpostsammelboten bei der Auswahl der Bewerber um Amtsdienerstellen in erster Linie berücksichtigt.

Wegen der Organisation der Verwaltungen und wegen der Personalverhältnisse verweisen wir im Uebrigen auf die Mittheilungen auf S. 249 und 660 des Archivs, Jahrgang 1899.

Telegraphenregal.

Der Betrieb der elektromagnetischen Telegraphen ist in Oesterreich im Jahre 1846 eingeführt worden und hat sich von Anfang an in den Händen des Staates befunden. Der Staatstelegraph, der anfänglich nur der Vermittelung von Staatstelegrammen diente, ist am 15. Februar 1850 auch für die Privatkorrespondenz freigegeben worden.

Das Telegraphenregal ist durch verschiedene, im Verwaltungsweg erlassene Verordnungen, zuerst durch Allerhöchstes Kabinetsschreiben vom 16. Januar 1847 nebst Hofkanzlei-Dekret vom 25. Januar 1847 zum Ausdrucke gebracht worden, worin bestimmt wird, dafs »ohne vorher von Seiner Majestät selbst erwirkte Erlaubnifs keiner Privatperson, weder einer einzelnen noch einer Gesellschaft, gestattet sein soll, Telegraphen zu errichten«. Entsprechend diesem Staatsvorbehalte waren anfänglich auch die Bahnverwaltungen für ihren Betriebsdienst auf den Staatstelegraphen angewiesen. Als jedoch die fortschreitende Entwickelung des Eisenbahnwesens und die Sicherheit des Bahnbetriebs eine ausgedehnte Benutzung des Telegraphen erforderten, konnte den Bahnverwaltungen das Zugeständnifs nicht versagt werden, für ihre Betriebszwecke besondere Leitungen herzustellen und durch eigenes Personal bedienen zu lassen. Aber auch hier ist wieder an dem Staatsvorbehalte streng festgehalten worden, indem die Herstellung der Betriebsleitungen für die Eisenbahnen auf deren Rechnung ausschliefslich durch die Staats-Telegraphenverwaltung zu erfolgen hat und eine eingehende Kontrole des Betriebs und der beförderten Telegramme vorgeschrieben ist.

Die Regalität des Telegraphenwesens ist erneut in der Telegraphen-Ordnung vom 16. Juli 1873 ausgesprochen und durch die Telephonverordnung vom 7. October 1887 auch auf die Fernsprechanlagen ausgedehnt worden. Alle Stadt-Fernsprechnetze befinden sich jetzt in den Händen des Staates.

Telegraphen- und Fernsprechanlagen zwischen verschiedenen Grundstücken, so weit sie nicht durch die Telegraphenverwaltung hergestellt werden, bedürfen in jedem Falle einer Konzession des Handelsministeriums. Die Unternehmer haben eine Rekognizionsgebühr zu entrichten, die jährlich 12 fl. beträgt, wenn die beiden Endstationen in der Luftlinie nicht mehr als 5 km von einander entfernt sind; bei gröfserer Ausdehnung erhöht sich die Gebühr für jedes weitere Kilometer um 4 fl. Privatanlagen zwischen den Grundstücken verschiedener Besitzer sind nicht zulässig.

In Ungarn ist das Telegraphen- und Fernsprechwesen durch das Gesetz vom 8. August 1888 geregelt worden. Der §. 1 dieses Gesetzes bestimmt, dafs die Herstellung und der Betrieb der Telegraphen- und Fernsprechanlagen dem Staate als ausschliefsliches Recht vorbehalten sind, dafs aber auch Konzessionen ertheilt werden können, wenn die im Gesetze vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt werden.

Ueber die Herstellung von Eisenbahn-Telegraphenleitungen wird in den Konzessionsurkunden der Bahnen Bestimmung getroffen. Fehlt in den Urkunden eine Festsetzung hierüber, so ist die Genehmigung des Handelsministeriums zu erwirken. Die Herstellung der Leitungen übernimmt

allgemein die Telegraphenverwaltung gegen Erstattung der Kosten.

Die Eisenbahnverwaltungen dürfen ihre Leitungen selbständig nur auf Strecken errichten, auf denen keine Staats-Telegraphenlinien verlaufen, und auf diesen auch nur dann, wenn die Telegraphenverwaltung die Herstellung nicht übernehmen will. In solchen Fällen ist die Bahnverwaltung jedoch gehalten, ihre Anlagen mit den bei der Staats-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Materialien zu bauen und die Stationen mit Apparaten der bei dieser Verwaltung gebräuchlichen Systeme auszurüsten.

Privat-Telegraphen- und Fernsprechanlagen zwischen verschiedenen Grundstücken bedürfen der Genehmigung des Handelsministeriums. Als »Anerkennungsgebühren« sind zu entrichten:

bei einer Länge der Anlage bis 0,5 km 2 fl. jährlich,
bei einer Länge der Anlage über 0,5 bis 5 km 5 fl. jährlich,
bei einer Länge von mehr als 5 km für jedes weitere angefangene Kilometer 1 fl. mehr jährlich.

Falls die Stationen solcher Anlagen in Orten mit Post- oder Telegraphenanstalten errichtet werden, sind aufser diesen Gebühren als Entschädigung für den Ausfall an Post- und Telegraphengefällen jährlich weiter zuzuzahlen:

für jede Station in Orten mit Postanstalt ohne Telegraphen 10 fl.,
für jede Station in Orten mit Post- und Telegraphenanstalt 20 fl.

Privatanlagen, die gemeinnützigen Zwecken dienen, z. B. Feuerwehrtelegraphen, sind in Oesterreich und in Ungarn von der Anerkennungsgebühr befreit.

Das Fernsprechwesen befindet sich bis auf 4 Privat-Fernsprechnetze (in Debreczen, Kismarton, Miskolcz und Fünfkirchen), die in nächster Zeit vom Staate angekauft werden sollen, in Staatsregie.

Sowohl in Oesterreich als in Ungarn übernimmt die Staats-Telegraphenverwaltung die Herstellung von besonderen Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegen Erstattung der Kosten.

Elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen bedürfen in beiden Ländern der ministeriellen Genehmigung.

Telegraphenordnung und Telegraphenbetrieb.

Gebührenfreiheit geniefsen in Oesterreich und in Ungarn die vom Kaiser und den Mitgliedern des Regentenhauses oder in ihrem Auftrag aufgegebenen Telegramme nach Oesterreich, Ungarn, Bosnien und Herzegowina;

die von Eisenbahn-Betriebsunternehmungen an das Kriegsministerium und an die Territorial-Kommandostellen gerichteten Telegramme über Eisenbahn-Betriebsunterbrechungen;

die meteorologischen Telegramme der Beobachtungsstationen an die meteorologischen Zentralstationen und die von letzteren ausgehenden gleichartigen Telegramme;

die zwischen den österreichischen und den ungarischen Ministerien gewechselten Telegramme, deren Inhalt im öffentlichen Interesse liegt;

alle Telegramme zum Zwecke der Hülfeleistung bei gröfseren Unglücksfällen (Brand, Ueberschwemmung u. s. w.) ohne Rücksicht auf die Person des Aufgebers.

Ferner sind gebührenfrei:

in Oesterreich:

die Börsenkurse und die Telegramme der Wiener Getreidebörse sowie

alle Postdiensttelegramme im inneren Verkehre;

in Ungarn:

die Telegramme der mit der Postbeförderung betrauten Schiffahrtsunternehmungen zwischen den Direktionen und den Agenturen über Einstellung, Verspätung u. s. w. der Schiffahrt;

die Postdiensttelegramme im inneren Verkehre sowie im Verkehre mit Bulgarien, Rumänien und Serbien;

alle Telegramme gemeinnützigen Inhalts, denen der Handelsminister die Gebührenfreiheit zugesteht.

Die übrigen Telegramme, namentlich alle Staats-Telegramme, sind in beiden Ländern gebührenpflichtig.

Weitgehende Gebührenermäfsigungen sind in Oesterreich und in Ungarn der Presse zugestanden.

In beiden Ländern darf die Presse auf allen inländischen Leitungen, die in Stationen mit Nachtdienst eingeschaltet sind und nicht ununterbrochen benutzt werden, in der Nacht oder zu Zeiten, in denen die übrige Korrespondenz ruht, Zeitungstelegramme ohne Beschränkung der Wortzahl gegen eine ermäfsigte Gebühr befördern lassen, die für die ersten 500 Wörter 5 fl. und für jedes weitere Hundert oder einen Bruchtheil davon 1 fl. beträgt. Der Aufgeber derartiger Zeitungstelegramme mufs bis spätestens 7 Uhr Abends die Korrespondenz der Telegraphenstation schriftlich anmelden. Letztere setzt sich alsdann mit der Bestimmungsanstalt wegen der Beförderung in Benehmen.

Im inneren ungarischen Verkehre werden Zeitungstelegramme zu der ermäfsigten Wortgebühr von 1 kr. auch angenommen, wenn der Aufgeber sich verpflichtet, im Kalenderjahre Zeitungstelegramme von Budapest in die Provinz mit mindestens 40 000 Wörtern oder aus der Provinz für Budapester Blätter mit mindestens 60 000 Wörtern aufzugeben. Solche Telegramme können aufgegeben werden:

a) bei allen Telegraphenanstalten von 8 bis 9 Uhr Vormittags und 2 bis 3 Uhr Nachmittags, aber nur in der Länge von höchstens 150 Wörtern;

b) bei Aemtern mit Nachtdienst oder mit halbem Nachtdienst in den Abendstunden bei einer Länge von nicht mehr als 200 Wörtern;

c) ohne Beschränkung der Wortzahl bei Aemtern mit L-Dienst von 5 bis 6 Uhr Nachmittags, mit C-Dienst von 5 bis 9 Uhr Nachmittags, mit N- und N/2-Dienst von 5 bis 10 Uhr Nachmittags.

In den Fällen unter a) und c) mufs die Einlieferung der Telegramme mindestens eine Stunde vorher angemeldet werden.

Gröfseren Zeitungen können in beiden Ländern gegen besonders zu vereinbarende Bedingungen auch inländische und internationale Leitungen gegen Bauschvergütung zur Abwickelung der Zeitungskorrespondenz zur Verfügung gestellt werden.

Im Interesse der Landwirthschaft werden für Oesterreich von den meteorologischen Zentralanstalten in Wien und in Zürich, für Ungarn bei dem Zentralamte für Meteorologie und Erdmagnetismus täglich Witterungstelegramme zusammengestellt, welche die Angaben über die Luftdruckvertheilung in Europa und eine Witterungsprognose für die nächsten 24 Stunden enthalten. Die Versendung dieser Telegramme erfolgt von dem Telegraphen-Zentralamt in Wien, der Telegraphen-Hauptstation in Innsbruck (für die in Zürich zusammengestellten Angaben) und der Telegraphenanstalt in Budapest. Auf den Bezug der Witterungstelegramme (agrikol. meteorologische Telegramme) kann gegen eine ermäfsigte Gebühr abonnirt werden. In Ungarn werden die Witterungstelegramme bei etwa 800 hierzu bestimmten Telegraphenanstalten auf besonderen Tafeln an den Gebäuden angeschlagen. Die Aushänge werden von den Landleuten fleifsig eingesehen.

Die Witterungstelegramme geniefsen bei der Beförderung den Vorrang vor den Telegraphen-Diensttelegrammen.

Zur Vermittelung des Telegrammverkehrs mit auf dem Meere befindlichen Schiffen dienen die semaphorischen Stationen in Lissa (Leuchtthurm), Porer (bei Pola), Punta d'ostro und Salvone. Ungarn besitzt keine

semaphorischen Stationen. Die mit den genannten Stationen zu wechselnden Telegramme müssen in italienischer Sprache abgefafst sein. Im internen Verkehre beträgt die Gebühr für diese Telegramme aufser der gewöhnlichen Taxe 6 kr. für das Wort; im internationalen Verkehre wird neben der gewöhnlichen Taxe ein Zuschlag von 1 fl. ohne Rücksicht auf die Wortzahl erhoben.

An österreichische oder ungarische Behörden gerichtete Gesuche, Eingaben u. s. w., die allgemein der Stempelpflicht unterliegen, können den Telegraphenstationen ungestempelt übergeben werden, wenn sie telegraphisch befördert werden sollen. Die Stempelpflicht ist dann innerhalb des Zeitraums von 8 Tagen nach Aufgabe des Telegramms durch eine schriftliche Nachtrags-Eingabe (Wiedergabe des Inhalts des Telegramms), auf welcher der vorgeschriebene Stempel zu entwerthen ist, zu erfüllen.

Die Bestimmungen über die Annahme, Beförderung und Bestellung der Telegramme in Oesterreich und Ungarn weichen wenig von den in Deutschland gültigen Vorschriften ab.

Während in Oesterreich die Gebühr für die eingelieferten Telegramme entweder baar erhoben oder durch Postwerthzeichen verrechnet wird, findet in Ungarn die Verrechnung allgemein durch Postwerthzeichen statt. Eine Stundung der Telegrammgebühren bei der Annahme findet nur bei Korrespondenten mit lebhaftem Telegrammverkehr und nur auf Antrag gegen Hinterlegung einer Kaution statt, deren Höhe dem Betrage der Gebühren für die während eines Zeitraums von 10 Tagen eingelieferten Telegramme entsprechen soll. Für jedes Telegramm ist eine Stundungsgebühr von 2 kr. zu entrichten, die gleich beim Verkaufe der für diese Art von Telegrammen vorgeschriebenen besonderen Formulare erhoben wird. Die Formulare werden in Blocks von 100 Stück zum Preise von 2 fl. 30 kr. (2 fl. für die Stundungsgebühr und 30 kr. für die Formulare) verkauft und haben im Allgemeinen die Einrichtung der für die Niederschrift der von Fernsprechtheilnehmern aufgenommenen Nachrichten in Deutschland bestimmten Telegramm-Aufgabeformulare. Die Einziehung der gestundeten Telegrammgebühren erfolgt gegen Rückgabe der von den Aufgabeformularen abgetrennten Koupons, sobald der Betrag der Kaution erreicht ist.

Während in Oesterreich in den Schaltervorräumen Telegrammformulare zur unentgeltlichen Benutzung ausgelegt sind, wird in Ungarn für jedes Formular der Betrag von 1 kr. erhoben.

In beiden Ländern erfolgt die Bestellung der Telegramme nur gegen Empfangsbescheinigung. Zu letzteren werden in Oesterreich zwei verschiedene Formulare verwendet, je nachdem die Telegramme ohne Gebühren oder gegen Erhebung von besonderen Gebühren zu bestellen sind. In Ungarn bildet die Empfangsbescheinigung der Abschnitt des Ankunftsformulars, der nach Ausfertigung des Telegramms abgerissen und in das geschlossene Telegramm eingeschoben wird.

In gröfseren Städten sind für die Telegrammbestellung besondere Bestellbezirke eingerichtet. Es gilt als Grundsatz, dafs jedes eingegangene Telegramm spätestens nach einer Stunde in die Hände des Empfängers gelangt. Von Fahrrädern wird bei der Telegrammbestellung ausgiebiger Gebrauch gemacht. Bei Anstalten mit Nachtdienst findet auch Nachts eine Bestellung der Telegramme statt; in Oesterreich ist jedoch für einzelne Anstalten die Einschränkung getroffen, dafs in den Stunden von Mitternacht bis 6 Uhr früh die sofortige Zustellung sich nur auf Staats-Telegramme, dringende Telegramme, Zeitungstelegramme und solche Nachrichten erstreckt, aus deren Inhalt der Beamte die Dringlichkeit ersehen oder vermuthen kann.

Telegraphenbau.

In Oesterreich stehen der Telegraphenverwaltung für die Errichtung ihrer Linien die Reichsstrafsen ohne Weiteres zur Verfügung. Die Eisenbahnen sind durch Konzessionsurkunden oder im Anschlufs an diese getroffene besondere Vereinbarungen gebunden, die Herstellung neuer Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen unentgeltlich zu gestatten; zur Benutzung der den örtlichen Behörden und Privaten gehörigen Wege und Grundstücke ist die Telegraphenverwaltung nicht berechtigt. Auch das in den §§. 364 und 365 des Bürgerlichen Gesetzbuchs der Telegraphenverwaltung früher zugestandene und thatsächlich auch ausgeübte Enteignungsrecht kann seit dem Inkrafttreten der Staats-Grundgesetze zu Gunsten des Baues von Staats-Telegraphenanlagen nicht mehr in Anspruch genommen werden. Wenn es auch in Folge des Entgegenkommens der in Frage kommenden Behörden und des Publikums bisher in der Mehrzahl der Fälle möglich gewesen ist, im Wege gütlichen Einvernehmens die beabsichtigten Bauarbeiten zur Ausführung zu bringen, so hat sich doch bei der zunehmenden Ausdehnung des Telegraphen- und des Fernsprechnetzes immer mehr das Bedürfnifs herausgestellt, gesetzliche Vorschriften zu schaffen, die bei gröfstmöglicher Schonung der privaten Eigenthumsrechte die Telegraphenverwaltung von dem Einspruche Dritter unabhängig machen und die Hindernisse aus dem Wege räumen, welche die Bauausführungen behindern oder verzögern. In diesem Sinne hat die österreichische Regierung in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April 1896 einen Gesetzentwurf »über die der Staats-Verwaltung bei der Errichtung und Instandsetzung der Telegraphen- und Telephonanlagen an öffentlichem Gut und an privatem Eigenthum zustehenden Rechte« eingebracht, der aber die Genehmigung der gesetzgebenden Körper nicht gefunden hat.

Für Ungarn ist durch den Gesetzartikel XXXI von 1888 festgesetzt worden,

> dafs Jedermann ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden hat, dafs Leitungen der der Gemeinbenutzung dienenden Telegraphen, Telephone und Signale über seine Gebäude und Gründe im Luftraume so geführt werden, dafs die unbeschränkte Benutzung der Realität nicht behindert wird.
>
> Auch sind Eigenthümer und Besitzer zu dulden gehalten, dafs diese Leitungen auf Kosten der Unternehmung auf ihren Gebäuden befestigt werden. Es steht ihnen jedoch das Recht zu, Ersatz für den hieraus entstehenden Schaden oder die Versetzung in den früheren Stand zu beanspruchen.

Die Herstellung neuer Telegraphenanlagen wird auf Antrag der Post- und Telegraphendirektionen von den Handelsministerien angeordnet. Neue Telegraphenanstalten werden nur dann eingerichtet, wenn sie aus dienstlichen oder aus allgemeinen öffentlichen Rücksichten erforderlich sind. Liegt die Errichtung lediglich im Interesse von Gemeinden, Korporationen u. s. w., so erfolgt die Herstellung in Oesterreich nur dann, wenn Beiträge zu den Baukosten geleistet werden. Es wird Ersatz der Kosten für die nöthigen zubereiteten Stangen und für etwa erforderliches Kabel in Anspruch genommen. Wenn die Interessenten es jedoch vorziehen, die Stangen in unbereitetem Zustande zu liefern, so wird als Aequivalent für die geringere Haltbarkeit dieser Stangen auch der kostenfreie Ersatz der im Laufe der ersten zehn Jahre zur Auswechselung gelangenden Stangen gefordert.

In Ungarn werden bei nicht nachgewiesenem Verkehrsbedürfnisse neue Telegraphenanstalten nur dann errichtet, wenn aus dem Betriebe der Anstalt eine jährliche Mindesteinnahme bis zu 450 fl. gewährleistet wird. Im

Jahre 1897 waren noch 201 derartige Aemter vorhanden. Bei 24 dieser Aemter haben die Einnahmen die Garantiesumme nicht erreicht.

Zu den Telegraphenstangen werden vorzugsweise folgende Holzarten verwendet: Weifseiche, Stieleiche, Buche, Lärche, Kiefer, Tanne und Fichte, in Ungarn auch Kastanie und Akazie. Bei dem grofsen Reichthum an harten Hölzern wird in ausgedehntem Mafse von unzubereiteten Stangen Gebrauch gemacht. Die zubereiteten Stangen sind mit Kupfervitriol imprägnirt.

Als Isolatoren dienen in Oesterreich und in Ungarn Porzellan-Doppelglocken, die im Allgemeinen die Form und die Abmessungen der in Deutschland gebräuchlichen Doppelglocken besitzen. Die in Oesterreich für Küsten- und für Hochgebirgslinien gebräuchlichen Doppelglocken haben eine Gesammthöhe von 145 mm, eine Höhe des inneren Mantels von 63 mm und einen Durchmesser des äufseren Mantels von 86 mm.

Zu den Isolationsvorrichtungen gehören in Oesterreich U-förmige Stützen — Winkelträger —, die mit 2 Stockschrauben an den Stangen befestigt werden. In Ungarn finden allgemein hakenförmige Schraubenstützen Verwendung.

Als Leitungsmaterial wird verzinkter und unverzinkter Eisendraht und Bronzedraht genommen:

Oesterreich: Eisendraht:

5 mm für internationale Leitungen und grofse inländische Leitungen,
4 mm für inländische Omnibusleitungen.

Bronzedraht:

1,5 mm für Leitungen innerhalb der Städte und für Hochgebirgsleitungen, wo es darauf ankommt, die Gestänge möglichst zu entlasten.

Ungarn: Eisendraht:

5 mm für Telegraphenleitungen im Freien,
3 mm für Telegraphenleitungen in Ortschaften und für Bahnüberschreitungen.

Bronzedraht:

2 mm in neuerer Zeit vielfach für kürzere Leitungen.

Die hölzernen Stangen mit 14 bis 16 cm Zopfstärke werden in nachstehenden Längen verwendet:

Oesterreich:

bei einer Belastung der Linie bis zu 4 Leitungen: 7 m,
mit 5 und 6 Leitungen: 8 m,
mit mehr als 6 Leitungen: Doppelsäulen von 8 m.

Ungarn:

bei einer Belastung bis zu 5 Leitungen: 6,5 m,
von 6 bis 9 Leitungen: 8 m,
von mehr als 9 Leitungen: Doppelsäulen von 8 m.

Die Benutzung von 9, 10, 11 und 12 m langen Stangen ist auf Ausnahmefälle beschränkt. In unebenem Gelände dienen vielfach zum Ausgleiche der Höhenunterschiede Stangen von verschiedenen Abmessungen.

Bei der Herstellung der Linien werden folgende Stangenzwischenräume innegehalten:

Oesterreich:

in Linien mit nur 1 bis 2 Leitungen: 50 m,

in einfachen Linien mit 3 bis 6 Leitungen und in Linien mit Doppelsäulen: 40 m,

in Krümmungen und Winkeln: 25 bis 30 m.

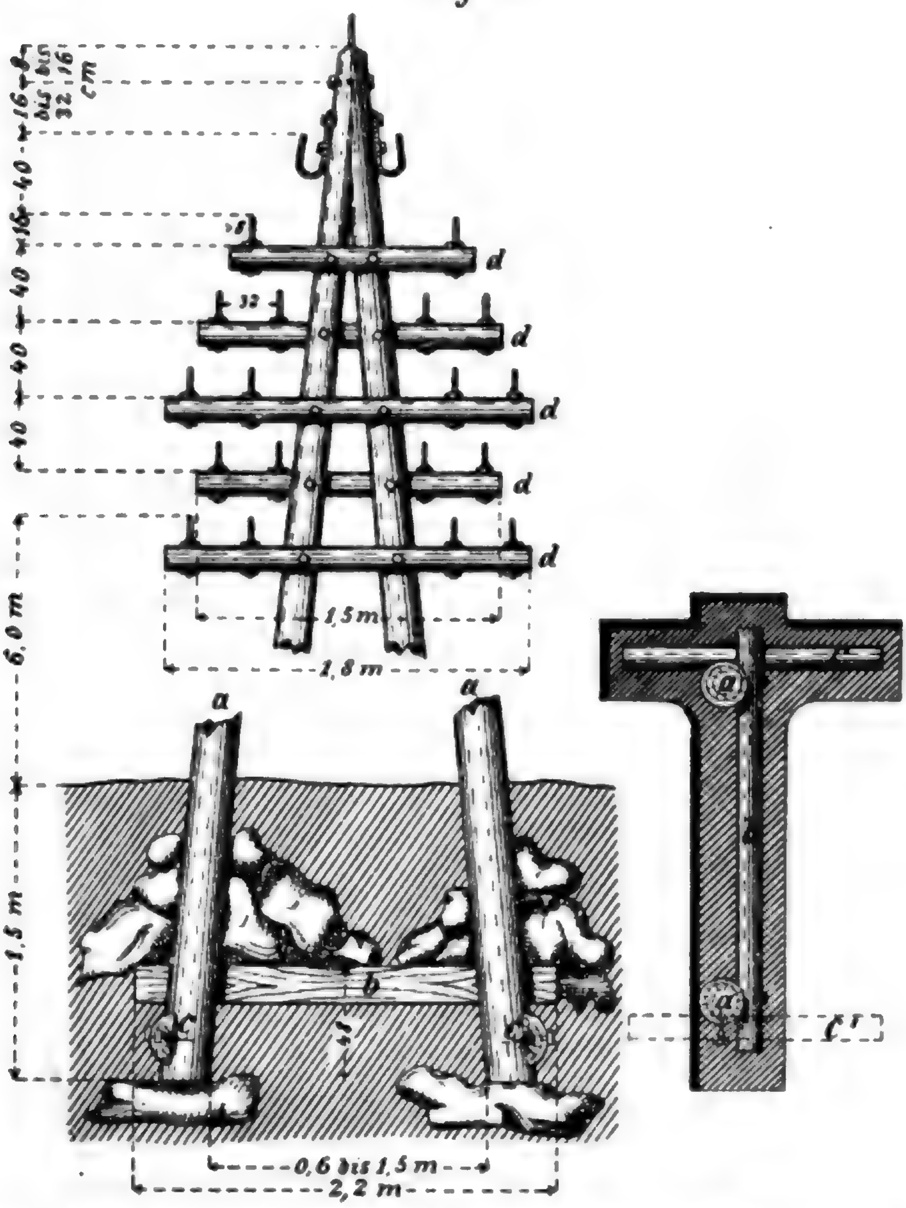
Ungarn:

durchschnittlich 60 m,

bei Krümmungen, in dem Winde besonders ausgesetzten Gegenden oder bei starker Belastung etwas näher,

bis zu 30 bis 35 m im Karstgebirge.

Fig. 1.



Doppelsäulen kommen in Anwendung in Oesterreich, wenn die Linien mit mehr als 6 Leitungen belastet sind, in Ungarn bei einer Belastung mit mehr als 8 Leitungen. Die Doppelsäulen (Fig. 1) werden wie folgt hergerichtet: 2 Stangen *a* werden am Zopfende abgeflacht und auf 48 cm Länge unter einem Winkel zusammengestofsen. Ein Querriegel *b* aus gespaltetem Rundholze wird in einem 6 cm tiefen Ausschnitte der beiden Stangen mittelst starker Nägel befestigt und mit Steinen beschwert. Ein

zweites Querstück *c*, 1,5 m lang, wird je nach dem Drahtzuge senkrecht zu *b* angesetzt und wie letzteres angebracht. Eine Isolationsvorrichtung wird auf dem Zopfende der Doppelsäule befestigt, die übrigen Isolationsvorrichtungen werden an den Aufsenseiten der beiden Stangen angebracht, wie dieses in der Figur 1 für die beiden obersten U-förmigen Stützen dargestellt ist. Wenn die Doppelsäule zur Aufnahme einer gröfseren Anzahl von Leitungen dienen soll, so wird sie mit Querhölzern *d* aus Lärchen- oder Eichenrundholz von 12 cm Stärke und 1,5 bis 1,8 m Länge ausgerüstet. Diese Querhölzer dienen zur Aufnahme der Isolatorstifte, auf welche die Doppelglocken aufgedreht werden.

Doppelgestänge, wie wir sie im deutschen Reichs-Postgebiete haben, sind unbekannt. Die Ausrüstung von

Fig. 2.



Gestängen mit eisernen Querträgern gehört zu den Ausnahmekonstruktionen.

Die Stangen werden im Allgemeinen auf ein Fünftel ihrer Länge in das Erdreich eingesetzt. An besonders in Anspruch genommenen Stellen werden sie nach Erfordernifs durch Kreuze, Roste, Holzverankerungen, Faschinenkörbe, Steinkegel u. s. w. besonders gesichert.

Kreuze (Fig. 2) werden in Sand- und in weichem Boden oder an den Stürmen besonders ausgesetzten Stellen benutzt. Ein Holzkreuz wird aus den Riegeln *r* und *r'* oder *r* und *r"* mit Holznägeln gefertigt und mittelst eines Bolzens an der Stange *a* befestigt.

Am Rande steiler Böschungen wird der Standpunkt der Stangen durch

Fig. 3.

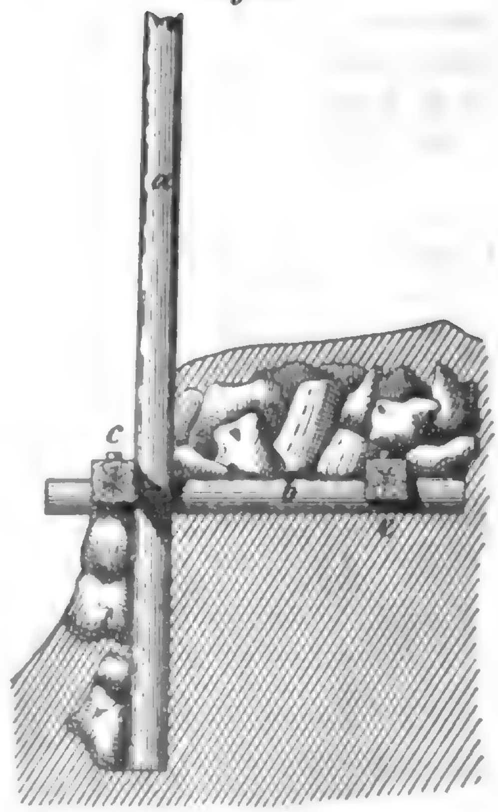
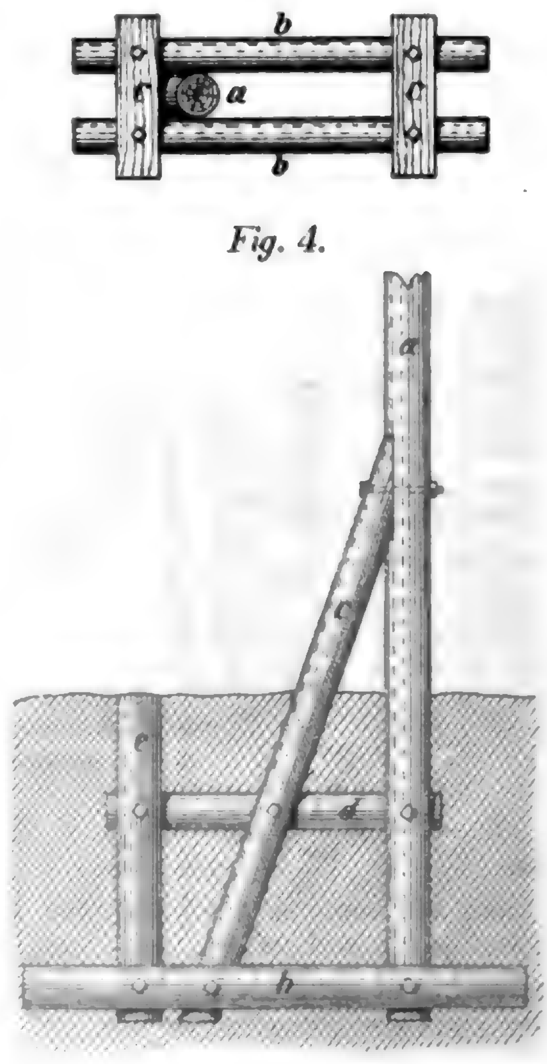


Fig. 4.



einen aus 2 Langschwellen bestehenden Rost *b-c* (Fig. 3) gesichert.

Wo im Gebirge die Stangen auf Gelände stehen, das beim Austreten

Fig. 5.

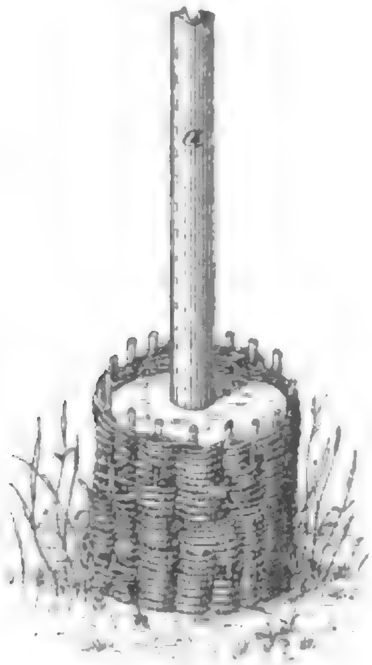
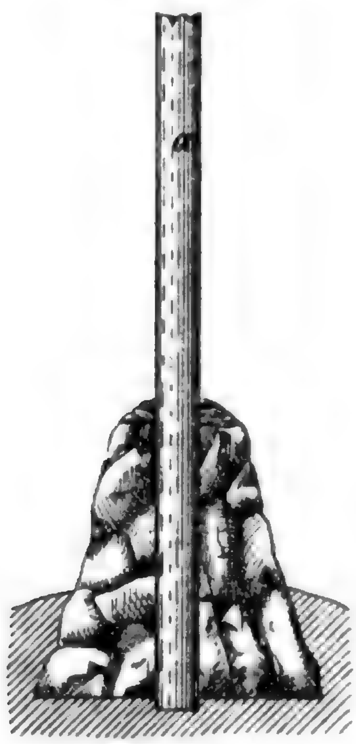


Fig. 6.

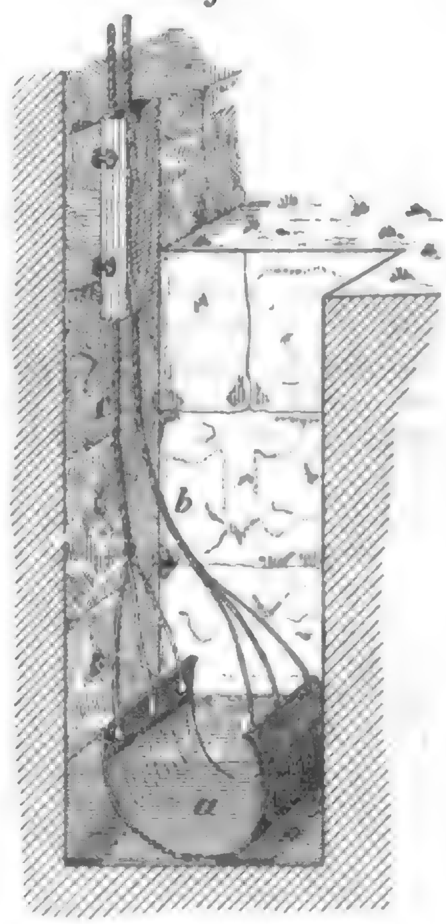


der Giefsbäche besonders gefährdet wird, werden die Stangen durch eine starke Holzverankerung *b-c-d-e* (Fig. 4) gesichert.

In sumpfigen Gegenden wird die Stange mit einem aus Weidengeflecht hergestellten Faschinenkorb (Fig. 5) umgeben, welcher mit Sand ausgefüllt wird.

Wo in Felsboden die normale Tiefe für das Einsetzen der Stangen nur mit unverhältnifsmäfsig hohen Kosten erreicht werden könnte, oder wo die Stangen den Stürmen besonders stark ausgesetzt sind (im Karstgebirge), werden sie mit einem trocken gemauerten, aus grofsen Bruchsteinen bestehenden

Fig. 7.



Steinkegel (Fig. 6) von 1 bis 2 m Höhe und Grundfläche umgeben.

Können der örtlichen Verhältnisse wegen Stangen nicht zur Aufstellung kommen, so werden eiserne Ständer, steinerne Säulen, Dachständer und Mauerbügel in den verschiedensten Formen angewendet. In den Stadt-Telegraphenlinien stehen dekorativ gehaltene Säulen aus Holz oder Eisen im Gebrauche.

Die Telegraphenleitungen werden mit wenigen Ausnahmen oberirdisch in die Aemter eingeführt: ent-

weder mittelst in den Strafsen aufgestellter Gestänge oder an Mauerbügeln längs der Häuserfronten oder mittelst eiserner Gestänge über die Dächer. Selbst in Budapest sind sämmtliche Telegraphenleitungen oberirdisch über die Dächer an zwei Kuppelthürme geführt, von wo aus die Einführung in das Telegraphenamt erfolgt.

Die unterirdische Führung der Telegraphenleitungen ist auf wenige Städte sowie auf Brücken und Tunnels beschränkt. Zur Verwendung kommen Hooper-Kabel und Kabel mit Guttapercha-Adern. Es wird beabsichtigt, demnächt in Budapest die oberirdische Stadt-Telegraphenlinie in eine unterirdische umzuwandeln und hierzu 91 aderige und 169 aderige Kabel zu wählen. Ueber die Konstruktion dieser Kabel ist man sich noch nicht schlüssig geworden. Die Verbindung der oberirdischen Leitungen mit den Kabelleitungen erfolgt in eisernen oder hölzernen Ueberführungssäulen oder in gemauerten Pavillons.

Zur Einführung oberirdischer Leitungen dienen Einführungskasten aus Holz oder Einführungsröhren mit Glocken aus Hartgummi oder Porzellan. In Oesterreich wird an den unterhalb der Einführungsöffnung an einem Isolator abgespannten Drahte ein etwa 0,5 m langes Stück Kupferdraht angelöthet, das andererseits mit dem aus dem Amte herausgeführten Guttapercha-Zimmerleitungsdrahte verbunden wird und so ein Zwischenglied zwischen der Aufsenleitung und der Zimmerleitung bildet.

In Ungarn werden die Leitungen mittelst Okonitdrahts vom letzten Gestänge aus in die Dienstzimmer eingeführt.

Zur Herstellung der Erdleitungen wird fast ausschliefslich Kupfer verwendet. Die gebräuchlichste Form (Fig. 7) der Erdleitung für Telegraphenleitungen ist eine Erdplatte *a* von 0,5 bis 1,5 m Länge und Breite aus dünnem Kupferbleche. An diese Platte sind zwei getrennte Erdleitungsdrähte *b* und *c* mehrfach angelöthet, von denen der eine für den Blitzableiter, der andere für die Batterie und die Apparate bestimmt ist. Diese Drähte sind Seile aus Kupferdraht, die mit einer starken Bleihülle umprefst werden. Statt der Kupferseile kommen vielfach auch dicke, breite Kupferblechstreifen zur Verwendung. Die Erdleitungsplatten werden, wenn das Grundwasser nicht zu erreichen ist, in eine Schicht von zerkleinertem Koaks eingebettet.

Vereinzelt werden an Stelle besonders hergestellter Erdleitungen die Gasleitung oder die Wasserleitung als Erdleitungsplatten benutzt. Für Hughes- und Morse-Apparate wird stets eine gemeinsame Erdleitung benutzt.

(Fortsetzung folgt.)

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Der Norddeutsche Lloyd ist am 30. Juni von einem schweren Unglücke betroffen worden. An dem genannten Tage Nachmittags brach auf seinen Pieranlagen in Hoboken (am Hudson strome gegenüber von New York) in Folge von Selbstentzündung von Baumwollenballen Feuer aus, das nicht nur alle meist aus Holz hergestellte und mit Frachtgütern gefüllte Baulichkeiten in kurzer Zeit vollständig vernichtete, sondern auch auf die am Pier liegenden Dampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse«, »Bremen«, »Saale« und »Main« übergriff, die alle mit Löschen und Laden von Gütern beschäftigt waren. »Kaiser Wilhelm der Grofse«, der Stolz des Norddeutschen Lloyd, konnte noch vom

Pier abgeschleppt und auf den Strom gebracht werden, wo die Bewältigung des Feuers gelang, so dafs der ihm zugefügte Schaden nicht von grofser Bedeutung ist. Die anderen drei Dampfer dagegen brannten vollständig aus; ihre Wiederherstellung wird, wenn überhaupt möglich, nur mit grofsem Kostenaufwand erfolgen können.

Leider haben bei dem Brande zahlreiche Menschen ihren Tod gefunden. Sie gehörten theils zur Besatzung der Dampfer, theils waren es Arbeiter, die mit dem Aus- und Einladen der Güter beschäftigt waren, theils Bewohner von New York, die nach der daselbst herrschenden Gewohnheit den geschäftsfreien Sonnabend-Nachmittag zur Besichtigung der transatlantischen Dampfer benutzt hatten. Wie grofs die Zahl der Opfer ist, wird wohl nie mit voller Sicherheit festgestellt werden, die Schätzungen schwanken zwischen 200 und 400, doch ist letztere Zahl jedenfalls zu hoch. Von der Schiffsbesatzung werden vermifst und haben jedenfalls den Tod gefunden: vom Dampfer »Bremen« 12, »Main« 44 und »Saale« 109 Personen; unter den letzteren befindet sich auch der Kapitän Mirow sowie der erste Offizier der »Saale«, die in treuer Pflichterfüllung auf ihrem Posten gestorben sind.

Von den vernichteten Schiffen war die »Saale« 1886 in Glasgow erbaut und 5267 Registertons grofs; »Bremen«, 1896 in Danzig auf der Werft von Schichau vom Stapel gelaufen, enthielt 10 526 Registertons; »Main« war erst in Februar d. J. auf der Werft von Blohm & Vofs in Hamburg fertiggestellt worden und etwa 11 000 Registertons grofs. Der Schaden soll sich auf 20 Millionen Mark belaufen; wenn auch ein grofser Theil des Schadens durch Versicherung gedeckt ist, so wird der Lloyd doch einen ungedeckten Verlust von wenigstens 5 Millionen Mark zu verzeichnen haben.

Seine Majestät der Kaiser liefs aus Anlafs des Brandes dem Norddeutschen Lloyd aus Wilhelmshaven nachstehendes Beileidstelegramm zugehen:

»Das Unglück, von welchem der Norddeutsche Lloyd in New York betroffen worden ist, erfüllt mich mit wahrer Betrübnifs. Der grofse Verlust an Menschenleben und Schiffen ist ein herber Schlag. Ich habe aber die feste Ueberzeugung, dafs die bewährte Leitung des Norddeutschen Lloyd auch dieser Prüfung mit mannhafter Stirn begegnen wird und dafs die Angestellten des Norddeutschen Lloyd in New York auch in dieser schweren Stunde sich ihrer gewohnten Pflicht treu gezeigt haben.

Wilhelm I. R.«

Der Norddeutsche Lloyd antwortete hierauf, wie folgt:

»An des Kaisers Majestät, Wilhelmshaven. Euer Majestät warme Theilnahme an dem schweren Unglücksfalle, der uns betroffen hat, stärkt uns in dem Vertrauen, dafs der Norddeutsche Lloyd aus dem Kampfe mit hartem Mifsgeschicke seine Kraft zu weiterer neuer Blüthe entwickeln werde. Euer Majestät bitten wir, unseren ehrerbietigsten Dank für den Ausdruck der Allerhöchsten Theilnahme entgegennehmen zu wollen.

Norddeutscher Lloyd.
gez. Wiegand.«

Ein direkter Schiffsverkehr zwischen Paris und London ist Ende Juni von der Compagnie Maritime de la Seine eingerichtet worden. Der Abgang findet gleichzeitig von Paris (Port St. Nicolas) und London an jedem Dienstag und Freitag statt. Zur Verwendung gelangen vier in Nantes neu erbaute Dampfer von 489 Tonnen und mit Maschinen von 600 Pferdekräften, mittelst deren in der Stunde 10 Seemeilen zurückgelegt werden.

Kleinbahnen. Nebenbahnen im Grofsherzogthume Hessen. Zu der Frage, in wie weit Bau und Betrieb der Nebenbahnen, zu denen in Hessen auch die in Preufsen als Kleinbahnen bezeichneten Eisenbahnen gerechnet werden, durch den Staat selbst zu erfolgen haben oder der Privatunternehmung zu überlassen sind, hat neuerdings auch die Grofsherzoglich hessische Regierung Stellung genommen. Sie hat die Frage in einer Denkschrift erörtert, zu der ihr das von dem hessischen Kammerausschusse gestellte Verlangen auf Durchführung des reinen Staatsbahnsystems auch für die Nebenbahnen Veranlassung gegeben hat. Diesem Verlangen gegenüber tritt die Regierung für die Betheiligung des Privatkapitals in der Weise ein, dafs sie empfiehlt, vereinzelte Linien von untergeordneter Bedeutung mit staatlicher Unterstützung durch Privatunternehmer bauen zu lassen. Es wird darauf hingewiesen, dafs die hessische Staatsschuld, im Wesentlichen durch Anleihen für Eisenbahnbauten, in den letzten zehn Jahren von 35 auf 281 Millionen Mark gestiegen sei, sich also verachtfacht habe und dafs sie sich durch die für Eisenbahnbauten bereits bewilligten und beantragten Aufwendungen auf 300 Millionen Mark erhöhen werde. Aber auch abgesehen von den finanziellen Bedenken sei es der Regierung nicht möglich, alle im Verkehrsinteresse wünschenswerthen Nebenbahnen als Staatsbahnen zu bauen, da sie nicht über die hierzu erforderliche Zahl von Technikern verfüge und diese, wenn überhaupt, nur mit unverhältnifsmäfsig hohen Geldopfern nach Hessen ziehen könne.

Die im Jahre 1890 bewilligten 20 Nebenbahnen seien inzwischen alle durch die hessisch-preufsische Eisenbahn-Finanzgemeinschaft übernommen oder erbaut worden. Dagegen werde die Gemeinschaft sich an den weiter erforderlichen 5 Nebenbahnen nicht betheiligen, da — wie sich schon jetzt übersehen lasse — zunächst keine eine Rente abwerfen werde. Es erübrige daher nur, diese 5 Bahnen aufserhalb der Finanzgesellschaft mit Preufsen zu erbauen. Drei von ihnen würden zweckmäfsig von dem hessischen Staate allein zu übernehmen, Bau und Betrieb der beiden anderen aber, unter Bewilligung einer auf 20000 Mark für das Kilometer festzusetzenden Beihülfe, Privatunternehmern zu überlassen sein. Eine Gefahr, dafs hierdurch die Interessen des Staates geschädigt werden könnten, bestehe nicht. Denn dieser behalte sich in den Konzessionsurkunden die Erwerbung der Privatbahnen, sobald sie ihm zweckmäfsig erscheine, lediglich gegen Erstattung der aufgewendeten Kosten vor. Aufserdem bedinge er sich bei den aus Staatsmitteln subventionirten Linien eine Betheiligung am Gewinn aus, sobald dieser eine bestimmte Grenze übersteige. Bei dieser Sachlage und der stetig fortschreitenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes könne es der Staats-Eisenbahnverwaltung nur erwünscht sein, von Privatunternehmungen bei Erfüllung der ihr zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses erwachsenden Aufgaben unterstützt zu werden.

Internationaler Elektrizitätskongrefs in Paris. Das Programm für den in Paris vom 18. bis 25. August stattfindenden internationalen Elektrizitätskongrefs umfafst fünf Sektionen und zwar: 1. wissenschaftliche Mefsmethoden und Mefsapparate; 2. Erzeugung der elektrischen Energie, Transformation, Kraftübertragung und Vertheilung, elektrische Bahnen, Beleuchtung; 3. Elektrochemie; 4. Telegraphie, Telephonie; 5. Elektrophysiologie. Ein weiteres Interesse für unsere Leser beanspruchen die Arbeiten der 4. Sektion; sie werden zum Gegenstande haben:

1. Elektrizitätserzeugung. — Elemente, Magnetinduktoren, Verwen-

dung von Dynamomaschinen und Akkumulatoren;

2. Leitungen. — a) Luftleitungen: Eisen- und Stahldrähte, Kupfer- und Bronzedrähte, Porzellan- und Glasisolatoren, Holzsäulen, Zubereitungsverfahren, Säulen und Träger aus Metall, Thürme, Bausysteme; b) unterirdische Leitungen: Guttapercha-, Gummi-, Papier- u. s. w. Kabel, armirte Kabel, Bleikabel, Konstruktionsmethoden; c) unterseeische Leitungen: Analyse und Beschaffenheit der Guttapercha, Kabel für rasche Uebertragung, Armaturen, Verwendung der Kabel für die Telephonie, Kabel mit Luftisolirung, Verlegung und Instandsetzung;

3. Apparate. — a) Telegraphenapparate: Multiplexapparate, Apparate mit photographischer Aufzeichnung, Relais u. s. w.; b) Telephonapparate: Mikrophone, Empfänger, Vertheiler, Vielfachumschalter, Umschalter mit gemeinsamer Batterie, selbstthätige Umschalter, Vermittelungsämter und Unterstationen, Theilnehmerstellen, Relais u. s. w.;

4. Leitungsnetze. — Telephonie auf grofse Entfernung, gleichzeitige Telegraphie und Telephonie;

5. Telegraphir- und Telephonströme. — Leitungen von geringer Kapazität, Leitungen von grofser Kapazität, Uebertragungsgeschwindigkeit, Gröfsenordnung der Ströme;

6. Schutz der Telegraphen- und Telephonleitungen. — Von benachbarten Strarkstromleitungen herrührende Störungen, Induktion, Schutzvorrichtungen, selbstthätige Unterbrecher, Sicherungen, Blitzschutzvorrichtungen;

7. Drahtlose Telegraphie. — Verschiedene Systeme, Erreger, Empfänger, Kohärer, optische Telegraphie.

Luftschiffahrt und Meteorologie. Wie in planmäfsiger Entwickelung innerhalb des letzten Jahrzehnts die Luftschiffahrt in ihren verschiedenen Formen — der Drache, der Fesselballon, der Freiballon — in den Dienst der Meteorologie gestellt worden ist, beleuchtet die Zeitschrift »Gaea« in einer auf Darlegungen von Dr. R. Süring sich stützenden Veröffentlichung in den »Illustr. Aëronautischen Mittheilungen«.

Der erste Drachenaufstieg mit fortlaufend registrirenden meteorologischen Instrumenten erfolgte am 4. August 1894. Damals erhob sich auf dem Blue-Hill-Observatorium von Rotch in Nordamerika mit Hülfe von fünf Drachen der erste Termograph. In voller Würdigung der grofsen Vortheile, die aus einer derartigen Einrichtung für die Meteorologie zu erwarten waren, setzte Rotch mit zäher Ausdauer die Versuche fort. Bis Mitte Februar 1897 waren 112 Aufstiege gelungen. Die gröfste Höhe, die hierbei erreicht wurde, betrug 2665 m über dem Blue-Hill, der 200 m über dem Meeresspiegel liegt. Seitdem sind die Arbeiten eifrig fortgesetzt worden. Durch Verbesserung der Drachen und der Instrumente ist sowohl die Höhe wie die Häufigkeit der Aufstiege gesteigert. Die Zahl der Aufstiege hat jetzt 200 schon überschritten; dabei wurden als gröfste Höhe rund 4000 m erreicht. Es wird dies annähernd die gröfstmögliche Leistung von Drachen darstellen.

Die Erfolge von Rotch ermuthigten andere Forscher zu ähnlichen Arbeiten. Teisserenc de Bort begann im Herbst 1897 an seinem Observatorium für dynamische Meteorologie auf einem kleinen Hügel bei Trappes in der Nähe von Paris seine Drachenaufstiege und erreichte ungefähr dieselbe Höhe wie Rotch.

Diesen privaten Unternehmungen folgten bald staatliche, in grofsartigem

Mafse wiederum in Nordamerika. Nach umfassenden Vorarbeiten wurden Anfang 1898 von dem U. S. Weather Bureau 17 meteorologische Stationen mit Drachen ausgerüstet, um womöglich täglich aus der Höhe von einer englischen Meile (1600 m) Aufzeichnungen über Temperatur, Feuchtigkeit und Wind zu erhalten. Die Ergebnisse von 1217 Aufstiegen sind bereits wissenschaftlich bearbeitet worden. Neuerdings haben in Europa noch Drachenversuche zu meteorologischen Zwecken angestellt: Professor Köppen an der deutschen Seewarte in Hamburg, Egoroff am Observatorium in Pawlowsk bei St. Petersburg, das aëronautische Observatorium bei Berlin unter Leitung von Professor Afsmann. Weitere Drachenexperimente zu wissenschaftlichen Zwecken, z. B. für luftelektrische Messungen, sind in Angriff genommen.

Den Versuchen mit Drachen folgten solche mit Fesselballons. Ein von Professor Hergesell und Hauptmann Moedebeck für meteorologische Zwecke hergerichteter Ballon — ein sogen. Drachenballon — wurde bei Gelegenheit der aëronautischen Konferenz im April 1898 in Strafsburg vorgeführt. Eins der wichtigsten Hülfsmittel der Meteorologie wird in Fachkreisen neuerdings in dem Siegsfeld-Parsevalschen Drachenballon erblickt. In grofsem Mafsstabe werden die Versuche mit solchen Ballons am aëronautischen Observatorium bei Berlin vorbereitet.

Wenn auch die Einführung von Drachen und Drachenballons die weit ältere Benutzung von Freiballons für meteorologische Zwecke erheblich einzuschränken droht, so ist doch mit Hülfe dieser Ballons bis jetzt ein so reiches Material zusammengetragen worden, dafs es für lange Zeit eine wichtige Fundgrube für Meteorologen bleiben wird. Allen voran stehen die durch die Gnade Seiner Majestät des Kaisers ermöglichten wissenschaftlichen Fahrten des deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt. Ueber die 75 Fahrten, die in den Jahren 1888 bis 1899 unter Leitung von Professor Afsmann und mit Unterstützung des preufsischen meteorologischen Instituts ausgeführt sind, wird ein in wenigen Wochen erscheinendes dreibändiges Werk berichten. In Deutschland haben wissenschaftliche Fahrten mit Freiballons aufser in Berlin auch in München und in Strafsburg stattgefunden, in München etwa 40 Fahrten seit 1889, in Strafsburg 10 Fahrten seit 1895. Vom Auslande haben sich besonders Frankreich, Rufsland, Oesterreich und Schweden an meteorologischen Beobachtungen im Freiballon betheiligt. Insgesammt sind in den letzten 10 Jahren 250 bis 300 streng wissenschaftliche Fahrten unternommen worden.

Die neuste Erscheinung auf dem Gebiete der aëronautischen Meteorologie ist die Benutzung von unbemannten Freiballons. Solche Ballons mit meteorologischen Registririnstrumenten wurden zuerst — 1892 und 1894 — in Frankreich verwendet, das auch die führende Rolle in dieser Forschungsmethode behalten hat.

Wie die Meteorologie von der Luftschiffahrt, so hat auch umgekehrt diese von jener Vortheil gehabt. Manche für die Luftschiffahrt wichtige Fragen, wie z. B. der Einflufs der Wolken, der Sonnenstrahlung, des Geländes unter dem Ballon u. dergl. konnten wissenschaftlicher als früher verfolgt werden, wodurch der Aëronautik wesentliche Dienste geleistet worden sind.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 16. BERLIN, AUGUST. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

66. Jubiläumsfeier des Weltpostvereins.

Auf das erste Vierteljahrhundert seines Bestehens konnte der Weltpostverein am 1. Juli zurückblicken. Wir haben im vergangenen Jahre (Nr. 19, Seite 811 ff.) anläfslich der Wiederkehr des Tages, an dem vor 25 Jahren in Bern durch Unterzeichnung des Allgemeinen Postvereinsvertrags vom 9. Oktober 1874 der Grundstein zu dem heute so stolz dastehenden Baue des Weltpostvereins gelegt worden ist, eingehend die Vorgeschichte, den Entwickelungsgang und den derzeitigen Umfang des Weltpostvereins behandelt, haben auch darauf hingewiesen, wie sich der Weltpostverein mit seinen einfachen und einheitlichen Vorschriften immer mehr als ein unentbehrlicher Faktor im Wirthschaftsleben der Völker erweist. Heute soll über die Jubiläumsfeier des Weltpostvereins berichtet werden, zu der sich in den ersten Julitagen dieses Jahres in Bern, an der Stätte, wo die Wiege des Vereins stand, Vertreter fast aller Länder der Welt versammelt hatten.

Die feierliche Eröffnungssitzung des Jubiläumskongresses fand am 2. Juli in dem festlich geschmückten schweizerischen Bundespalais statt. Anwesend waren aufser den Vertretern der Vereins-Postverwaltungen die Mitglieder des schweizerischen Bundesraths, die bei der schweizerischen Regierung beglaubigten diplomatischen Vertreter, die Spitzen der Berner Staats- und Kommunal-Behörden, Vertreter der Presse, endlich eine Anzahl sonst eingeladener hervorragender Persönlichkeiten. Die Sitzung wurde durch den Chef des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements, Bundesrath Zemp, mit folgenden Worten eröffnet:

»Hochverehrte Herren! Der schweizerische Bundesrath war eingedenk der

Thatsache, dafs am 9. Oktober 1899 ein Vierteljahrhundert verflossen war, seitdem hier in Bern durch die bevollmächtigten Vertreter von 22 Staatsregierungen der internationale Vertrag des Allgemeinen Postvereins unterzeichnet wurde. Daher und weil der Kongrefs von 1874 dem schweizerischen Bundesrathe die ehrenvolle Aufgabe anvertraut hat, das Internationale Büreau, das dauernde Organ des Weltpostvereins, unter seinen Schutz zu nehmen, glaubte der Bundesrath, den ersten Lebensabschnitt dieses Vereins nicht zu Ende gehen lassen zu dürfen, ohne seine Gründung in die Erinnerung zu rufen und den Tag derselben festlich zu begehen. Eine würdige Jubiläumsfeier aber, meinte der Bundesrath, sei nur möglich, wenn die betheiligten Regierungen ihr zustimmten und bei ihr mitzuwirken bereit seien. Er gestattete sich daher im vorigen Jahre, durch ein Rundschreiben den Regierungen aller Vereinsstaaten von seinem Vorhaben Kenntnifs zu geben, sie um ihre Zustimmung zu ersuchen und sie gleichzeitig einzuladen, sich bei der Erinnerungsfeier in geeigneter Weise vertreten zu lassen. Die Einladung erfreute sich des allerbesten Erfolges. Sämmtliche Regierungen des Weltpostvereins erklärten ihre vorbehaltslose Zustimmung und alle bis auf einige der entferntesten Länder haben Delegationen zur heute beginnenden Jubiläumsfeier nach Bern entsandt. Auch die bei uns akkreditirten diplomatischen Vertreter erweisen uns die Ehre, in unserer Mitte zu erscheinen. Ebenso sind viele andere hochgestellte Männer, an welche der Bundesrath die Einladung ergehen liefs, herbeigeeilt, um dem Weltpostverein an seinem Ehrentag ihre Huldigung darzubringen.

Im Namen des schweizerischen Bundesraths heifse ich Sie, hochverehrte Herren, herzlichst und aufs Wärmste willkommen. Ich danke Ihnen im Namen des Bundesraths, im Namen der Stadt Bern, im Namen der schweizerischen Nation für die Ehre Ihrer hochschätzbaren Theilnahme an der Feier.

Das Festprogramm ist einfach gehalten. Unser Wunsch ist, die hohen Gäste mit Land und Leuten unserer kleinen, aber schönen Heimath bekannt zu machen. Sie werden überdies nicht unterlassen, hochverehrte Herren, einander näher zu treten, den hehren Gedanken, dafs der Weltpostverein das gröfste Friedenswerk darstellt, welches die Geschichte kennt, aufzufrischen und neue Entschliefsungen zum Vortheile des Vereins zu fassen. Wenn solcher Erfolg unsere Jubelfeier krönt, so ist die vornehmste unserer Erwartungen erfüllt.«

Redner ging dann auf die Geschichte des Weltpostvereins näher ein. Er erwähnte die Pariser Postkonferenz des Jahres 1863, deren Zustandekommen der Initiative des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten von Amerika Blair zu danken sei, und führte aus, dafs, wenn diese Postkonferenz zum ersten Male die Möglichkeit einer internationalen Einigung über Grundsätze des Postbetriebs erwiesen habe, dem damaligen General-Postmeister des Norddeutschen Bundes Stephan der Ruhm gebühre, »die Gründung des Weltpostvereins und gleichzeitig diejenigen eingreifenden Reformen im Postwesen in Vorschlag gebracht zu haben, die inzwischen von fast allen zivilisirten Staaten der Erde angenommen worden sind und die feste Grundlage bilden für die künftige Weiterentwickelung des postalischen Verkehrs der Nationen.«

»Herr Stephan hat«, so fuhr Redner fort, »im Jahre 1868 seine Ideen in einer Denkschrift niedergelegt und die Einberufung eines Postkongresses angeregt. Auf Ersuchen der Regierung des Deutschen Reichs erliefs der schweizerische Bundesrath am 1. September 1873 an die Regierungen der Staaten Europas, der Vereinigten Staaten von Amerika und Egyptens die Einladung, an einem nach Bern einzuberufenden Postkongresse Theil zu nehmen,

und übersandte gleichzeitig den Entwurf zu einem Postvertrage, dessen Grundzüge der Stephanschen Denkschrift entnommen waren.

Der Kongrefs trat am 15. September 1874 in unserem Standesrathhaus in Bern zusammen. 22 Regierungen waren durch 38 Bevollmächtigte vertreten, nämlich die Regierungen von: Belgien, Dänemark, Deutschland, Egypten, Frankreich, Griechenland, Grofsbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Rumänien, Rufsland, Schweden, der Schweiz, Serbien, Spanien, Türkei, Ungarn und den Vereinigten Staaten von Amerika. Schon am 9. Oktober 1874 war die Einigung auf der Grundlage des Vertragsentwurfs erzielt. Der Austausch der Ratifikationen fand am 5. Mai 1875 in Bern statt; der Vertrag trat am 1. Juli 1875, gegenüber Frankreich am 1. Januar 1876, in Wirksamkeit.«

Von den weiteren Ausführungen des Redners, welche den Inhalt des Berner Vertrags und die weitere Ausgestaltung des in Bern begonnenen Werkes betrafen, seien nur kurz die Daten erwähnt, welche die Merksteine in der Geschichte des Weltpostvereins bilden:

2. Mai bis 4. Juni 1878, Postkongrefs in Paris, an welchem die Vertreter von 38 Regierungen Theil nehmen. Der Allgemeine Postverein, dem inzwischen viele überseeische Länder beigetreten sind, erhält den Namen »Weltpostverein«. Zwischen einer Anzahl von Vereinsverwaltungen werden Abkommen über den Austausch von Briefen mit Werthangabe und von Postanweisungen abgeschlossen;

1880, Postkonferenz in Paris; Unterzeichnung eines Abkommens, betreffend den Austausch von Postpacketen;

4. bis 21. März 1885, Postkongrefs in Lissabon, auf dem 53 Regierungen vertreten sind. Es treten Abkommen über den Postauftragsdienst sowie über die Ausgabe von Ausweisbüchern hinzu;

20. Mai bis 4. Juli 1891, Postkongrefs in Wien, beschickt durch 56 Staaten. Ein Abkommen, betreffend den Bezug von Zeitungen und Zeitschriften durch die Post, wird neu abgeschlossen;

5. Mai bis 15. Juni 1897, Postkongrefs in Washington, an dem sich ebenfalls 56 Staaten betheiligen. Die Bedingungen des Land- und Seetransits werden neu festgesetzt; der Beitritt der dem Vereine noch fern stehenden Länder (Korea, Oranje-Freistaat, China) wird vollzogen oder angebahnt.

Nachdem Redner noch dem Wunsche und der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck gegeben hatte, dafs der nächste Postkongrefs, derjenige in Rom, in versöhnlichem Geiste und mit gutem Erfolg an dem Ausbaue des im Weltpostvereine verkörperten Kulturwerkes weiterarbeiten werde, fuhr er fort:

»Die Ausdehnung und die Bedeutung des Weltpostvereins wird deutlich veranschaulicht durch folgende Zusammenstellung:

Der Verein umfafst 63 Staaten aller Welttheile, d. i. alle Staaten in Europa und beinahe alle zivilisirten Länder der übrigen Welttheile. Auf seinem Gebiete gelten allgemein die Vorschriften über den internationalen Briefpostverkehr. Aufserdem bestehen besondere Verträge:

von	42	Staaten über	den Austausch von Postpacketen,
-	31	- -	den Austausch von Briefen mit Werthangabe,
-	35	- -	Postanweisungen,
-	23	- -	den Postauftragsdienst,
-	20	- -	Ausweisbücher,
-	27	- -	die Vermittelung von Zeitungsabonnements.

Die Staaten, welche diesen Sonderabkommen noch nicht angehören, treffen Vorbereitungen, sich dem einen oder anderen dieser Verträge anzuschliefsen.

Im internationalen Verkehre haben sich folgende Zahlen ergeben:

	im Jahre 1875	im Jahre 1898
Flächeninhalt des Weltpostvereins in Quadratkilometern	33 347 906	101 231 585
Anzahl der Einwohner	331 893 269	1 071 384 337
Gesammtzahl der Postanstalten	85 443	245 155
- - beförderten Briefe	1 282 029 883	11 272 340 657
- - einfachen Postkarten	231 476 691	2 807 467 953
- - Postkarten mit Antwort	2 140 097	38 969 953.

Aus diesen Zahlen ergiebt sich, dafs sich der Umfang des Vereinsgebiets und die Zahl seiner Bewohner seit 1875 verdreifacht, die Zahl der Briefe und Postkarten verzehnfacht hat.«

Sodann widmete Redner ehrende Worte den Männern, die an der Begründung und dem Ausbaue des Weltpostvereins in hervorragender Weise Theil genommen haben und inzwischen durch den Tod hinweggerafft sind. Des heimgegangenen ersten Chefs der deutschen Reichs-Postverwaltung gedachte er mit folgenden Worten:

»Den schwersten Verlust hat der Weltpostverein am 8. April 1897 durch den Tod des Staatssekretärs des deutschen Reichs-Postamts Dr. Heinrich von Stephan erlitten. Er war es, der von Anfang an die grofsen Zielpunkte dieser Reform erfafst, sie überzeugend dargestellt und es, Dank seiner aufserordentlichen Thatkraft und Energie, in kürzester Zeit erreicht hat, dafs sämmtliche Delegirte des Berner Kongresses einmüthig und mit Begeisterung ihre Zustimmung zum Vertrage vom 9. Oktober 1874 erklärten. Er hatte auch auf den folgenden Postkongressen in Paris, Lissabon und Wien in allen grofsen Fragen die Führung. Dr. von Stephan gebührt unbestreitbar der bleibende Ruhm, den Weltpostverein gegründet und dadurch sich nicht nur um sein deutsches Vaterland, sondern um das wirthschaftliche und kulturelle Wohl der ganzen Menschheit im höchsten Mafse verdient gemacht zu haben.«

Schliefslich erwähnte er die verstorbenen beiden ersten Direktoren des Internationalen Büreaus des Weltpostvereins, Eugen Borel, den Präsidenten des ersten Postkongresses, und Edmund Höhn, deren Verdienste um den Weltpostverein unvergessen sein würden. Er schlofs mit dem Wunsche, dafs es dem jetzigen Direktor des Internationalen Büreaus, Eugen Ruffy, vergönnt sein möchte, lange Jahre seine Intelligenz und Thatkraft im Dienste seiner hohen Stellung nutzbar zu machen, zur Ehre der Schweiz und zum Segen des Weltpostvereins.

Auf die Rede des Bundesraths Zemp, die von der Versammlung mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde, antwortete der Alterspräsident, französische Ministerialdirektor Ansault, der Einzige in der Versammlung, der allen früheren Postkongressen als Delegirter beigewohnt hatte. Er richtete an den Vorredner und an die schweizerische Regierung Worte des Dankes für die den Mitgliedern des Kongresses bereitete herzliche und glänzende Aufnahme. »Wir empfinden aufs Tiefste«, so sagte er, »die aufserordentliche Freundlichkeit, mit der die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ihre Zustimmung dazu ertheilt hat, dafs in der herrlichen Hauptstadt des Schweizerlandes, an derselben Stelle, wo die Wiege des Weltpostvereins stand, auch das Fest seines silbernen Jubiläums gefeiert werde.«

Weiter gedachte Redner mit warmen Worten der nicht mehr auf Erden weilenden Mitarbeiter am Weltpostvereinsgebäude, zunächst der »Arbeiter der ersten Stunde«, der »Gründer des Weltpostvereins«, voran des deutschen General-Postmeisters

Dr. von Stephan, dessen Verdienste um den Verein über alles Lob erhaben seien; dann derer, die nach 1874 ihre Kraft in den Dienst des Weltpostvereins gestellt haben, um diesen zu immer weiterer Vollendung zu bringen. Auch denjenigen früheren Mitarbeitern, welche noch am Leben weilen, aber nicht mehr des Amtes Last und Bürde tragen, widmete er ehrende Worte, wünschend, dafs es ihnen noch lange vergönnt sei, sich des Ausruhens von ihrem Wirken zu erfreuen.

Im weiteren Verlaufe seiner Rede wies Ansault gleich seinem Vorredner auf die Erfolge hin, auf welche der Weltpostverein zurückschauen könne, der Verein, der die »Vereinigten Staaten der ganzen Welt« bilde, dessen Devise nicht nur sei »*e pluribus unum*«, sondern »*ex omnibus unum*«. Von Kongrefs zu Kongrefs habe der Weltpostverein neue Erfolge erzielt; ohne Unterlafs hätten sich die Vereinsverwaltungen in gemeinsamer Arbeit bemüht, das in Bern begonnene Werk zu weiterer Vollendung zu führen. »Kann dieses Werk«, so fuhr er fort, »jetzt als abgeschlossen gelten oder kann der Kongrefs, der uns jetzt vereinigt, als die endgültige Krönung des Gebäudes von 1874 angesehen werden? Gewifs nicht. Dieses Werk ist zu sehr ein Werk des Fortschritts und eben der Fortschritt ist zu sehr das Ziel des menschlichen Geistes, als dafs man ihn in enge Schranken einschliefsen könnte. Heute wollen wir uns zwar des Erreichten freuen, aber wir wollen, wenn wir mit Genugthuung auf den zurückgelegten Weg blicken, die überwundenen Schwierigkeiten, die Höhe, auf der wir jetzt stehen, betrachten, doch nicht denken, dafs unsere Nachfolger die Hände in den Schofs legen dürfen. In einem so grofsen Betriebe wie dem der Post wäre Stillstand ein Zeichen des Niederganges, wenn nicht des baldigen völligen Verfalls. »*Quo non ascendam*«, das ist die Losung des Weltpostvereins, und ich bin überzeugt, dafs der nächste Postkongrefs, der im Winter 1903/4 in Rom zusammentritt, einen neuen Schritt vorwärts auf der Bahn des Weltpostvereins bezeichnen wird.« Redner schlofs seine Ausführungen mit der im Namen und unter dem Beifalle der ganzen Versammlung ausgesprochenen Bitte an den Bundesrath Zemp, die Stelle eines Präsidenten des Jubiläumskongresses zu übernehmen.

Nachdem dieser das ihm übertragene Amt mit Worten des Dankes für die ihm zu Theil gewordene Ehre angetreten hatte, wurde auf seinen Vorschlag der Director des Internationalen Büreaus des Weltpostvereins Ruffy zum Vize-Präsidenten des Kongresses ernannt und unter dem Vorsitze des Vize-Direktors des Internationalen Büreaus Galle das Büreau des Kongresses gebildet, auch die Geschäftsordnung, entsprechend derjenigen der früheren Kongresse, angenommen. Der erste Beschlufs, welchen der Kongrefs fafste, war der, dafs allen früheren Mitarbeitern am Werke des Weltpostvereins oder, soweit sie nicht mehr am Leben seien, ihren Angehörigen ein Abdruck des Sitzungsprotokolls der Eröffnungssitzung des Kongresses übersandt werden solle. Die Anregung zu dem Beschlusse ging vom Ministerialdirektor Ansault aus, den hierzu, wie er sich ausdrückte, »ein Gefühl brüderlicher Kameradschaftlichkeit, ich möchte sogar sagen kindlicher Pietät« veranlafste.

Sodann wurden Begrüfsungstelegramme verlesen, darunter ein persönliches von dem Unter-Staatssekretär im deutschen Reichs-Postamte Fritsch, der, als ehemaliger Delegirter Deutschlands bei den Weltpostkongressen von Lissabon, Wien und Washington, seine wärmsten Glückwünsche zum Jubiläumsfeste des Weltpostvereins darbrachte und dem Wunsche Ausdruck gab, »dafs dieses schöne Fest, das mit dem Beginne des neuen Jahrhunderts zusammenfällt, eine gute Vorbedeutung sei für ein weiteres Blühen und Gedeihen des Vereins durch Jahrhunderte hindurch; dafs der Geist einmüthigen Zusammenwirkens, dieser kostbare

Talisman des Vereins, ihm für alle Zeit erhalten bleibe und auch in Zukunft dazu beitrage, die schöne Einigung auch der Herzen aufrecht zu erhalten«.

Der folgende Redner war der Staatssekretär des deutschen Reichs-Postamts von Podbielski, der Folgendes ausführte:

»Sehr verehrter Herr Präsident, hochverehrte Herren! Es ist mir eine erwünschte Pflicht, Namens der deutschen Delegation dem Gefühle wärmsten Dankes für die Einladung zur Jubiläumsfeier des Weltpostvereins Ausdruck zu verleihen. Mir persönlich ist es erst seit wenigen Jahren vergönnt, an der Entwickelung der internationalen Verkehrsbeziehungen mitzuarbeiten; um so mehr empfinde ich es mit lebhafter Genugthuung, dafs mir jetzt Gelegenheit gegeben ist, in persönliche Beziehungen zu so vielen hervorragenden Männern zu treten, von denen die meisten bereits Gelegenheit gehabt haben, an der Vervollkommnung und Verbesserung des Mechanismus unserer grofsen Vereinigung mitzuwirken.

Der hochverehrte Herr Präsident hat freundlichst die Verdienste erwähnt, die sich mein grofser Amtsvorgänger um die Gründung des Weltpostvereins erworben hat. Es ist mir Bedürfnifs, meinen herzlichsten Dank auszusprechen für die an der Geburtsstätte des Weltpostvereins dem Andenken des ersten Chefs der deutschen Reichs-Postverwaltung, Herrn von Stephan, gewidmeten ehrenden Worte. Tief schmerzlich ist es, dafs es diesem hervorragenden Manne nicht vergönnt gewesen ist, Theil zu nehmen an der heutigen Jubiläumsfeier, die unwillkürlich unsere Gedanken rückwärts lenken mufs auf den Weg, den der Weltpostverein seit seiner Begründung zurückgelegt hat.

Aber, meine Herren, ich darf mich nicht lange rückschauenden Betrachtungen hingeben. Die immer wachsenden Bedürfnisse des internationalen Verkehrs bringen stetig neue Aufgaben hervor. Möchte der Geist der Einheit und der Zusammengehörigkeit, der die früheren Postkongresse beseelt hat, auch in Zukunft herrschen; denn das verbürgt den Erfolg. Mit jedem neuen Kongrefs ist bisher der Kreis der für die Gesammtheit der Vereinsglieder mafsgebenden Bestimmungen erweitert worden; aber es ist noch eine grofse Zahl von Ausnahmen, von Uebergangsmafsregeln, von »*autant que possible*«-Bestimmungen vorhanden. Hoffen wir, dafs sich mit der fortschreitenden Vervollkommnung des Vereins diese Ungleichheiten schon in naher Zeit beseitigen lassen und dafs diejenigen, die das goldene Jubiläum des Weltpostvereins zu feiern berufen sein werden, auf die in dem neuen Zeitabschnitt erreichten Erfolge mit derselben Genugthuung werden zurückblicken können, wie wir es heute thun dürfen.«

Die Rede wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Der Vize-Präsident verlas darauf einen von der deutschen Delegation eingebrachten Antrag: dafs zur Erinnerung an die Gründung des Weltpostvereins ein Denkmal errichtet werden und dafs hierzu die Summe von 200 000 Francs zur Verfügung gestellt werden möge. Der Antrag wurde an eine Kommission, bestehend aus den Delegationen aller auf dem Berner Kongresse des Jahres 1874 vertreten gewesenen Länder, verwiesen; alle anderen Delegationen sollten das Recht haben, an den Verhandlungen der Kommission Theil zu nehmen.

In der Sitzung der Kommission, die am 3. Juli unter der Leitung des französischen Delegirten Ansault abgehalten wurde, fand der deutsche Vorschlag allseits die günstigste Aufnahme; er wurde in folgender Fassung angenommen:

1. die aus der Errichtung eines Denkmals zur Erinnerung an die

Gründung des Weltpostvereins sich ergebenden Kosten werden als gemeinsame Kosten des Internationalen Büreaus im Sinne des Artikel XXXIV der Vollzugsordnung zum Washingtoner Weltpostvertrag angesehen;

2. die Ausgaben für die Errichtung des Denkmals dürfen im Ganzen die Summe von 200 000 Francs nicht überschreiten. Der Gesammtkostenbetrag wird auf mehrere Jahre derart vertheilt, dafs der im §. 1 des Artikel XXXIV der Vollzugsordnung zum Weltpostvertrag als Meistbetrag der gemeinsamen Kosten des Internationalen Büreaus festgesetzte Betrag von 125 000 Francs in keinem Jahre überschritten werden darf;

3. das Internationale Büreau legt einen besonderen Denkmalsfonds an und führt diesem diejenigen Beträge zu, welche in jedem Jahre von dem zur Verfügung stehenden Betrage von 125 000 Francs, nach Bestreitung der laufenden Ausgaben des Internationalen Büreaus, übrig bleiben;

4. an den schweizerischen Bundesrath wird die Bitte gerichtet, die Ausführung aller zur Verwirklichung des Planes erforderlichen Mafsnahmen zu übernehmen.

In der Schlufssitzung des Kongresses, die am 4. Juli stattfand, wurden Artikel 1 bis 3 des Kommissionsvorschlags einstimmig angenommen. Zu Artikel 4 erklärte der Präsident, Bundesrath Zemp, dafs der schweizerische Bundesrath sehr gern bereit sei, den Auftrag zur Ausführung des Denkmals zu übernehmen. In Folge dieser Erklärung, die mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde, erhielt Artikel 4 des Kommissionsvorschlags folgende anderweitige Fassung:

4. nachdem der schweizerische Bundesrath freundlichst seine Bereitwilligkeit ausgedrückt hat, die Ausführung aller zur Verwirklichung des Planes erforderlichen Mafsnahmen zu übernehmen, erklärt der Kongrefs, dafs er dieses Anerbieten mit Dank annimmt.

Die Tagesordnung war damit erschöpft. Von den folgenden Rednern gab der Alterspräsident Ansault den Gefühlen des Dankes Ausdruck gegenüber dem Präsidenten, dem Vize-Präsidenten und dem Büreau des Kongresses für die geschickte Leitung der Verhandlungen, ferner gegenüber der schweizerischen Regierung für die den Kongrefstheilnehmern entgegengebrachte herzliche Gastfreundschaft. Die Bedeutung der Jubiläumsfeier würdigte er mit folgenden Worten:

»Die Feier, die uns hier vereinigt hat, wird ihren Platz haben in der Geschichte der Zivilisation und des Fortschritts. Auch dürfen wir, hochverehrte Herren, ohne Uebertreibung behaupten, dafs wir dazu beigetragen haben, dem Weltpostvereine, der Einrichtung, die nach dem treffenden Worte des verewigten Herrn de Barros »alle Glieder der menschlichen Familie vereinigt«, eine neue Weihe zu geben. Die Fee, die an der Wiege des Weltpostvereins gestanden hat, war der Geist der Einmüthigkeit, der zuerst 1863 in Paris, dann bestimmter 1874 in Bern hervorgetreten ist, der sich auf den folgenden Kongressen immer mehr Geltung verschafft hat und der sich heute in einer glänzenden Bekundung der Eintracht aller Völker verkörpert.«

Ein anderer Veteran des Weltpostvereins, der rumänische Delegirte Lahovary, auch einer der Theilnehmer des Berner Kongresses von 1874, ferner der Delegirte Portugals Pereira gaben ebenfalls den Gefühlen des Dankes gegenüber der schweizerischen Regierung und dem Präsidenten des Kongresses Ausdruck. Der Präsident seinerseits schlofs die Verhandlung, indem er im Namen des schweizerischen Volkes und der schweizerischen Regierung für die Ehre, dafs der Kongrefs gerade in der Hauptstadt des Schweizerlandes zusammengetreten sei, dankte und

gleichzeitig persönlich für die ihm durch die Wahl zum Präsidenten zu Theil gewordene Ehrung seinen wärmsten Dank aussprach.

Von dem nicht geschäftlichen Theile des Jubiläumskongresses sei nur kurz das Programm erwähnt:

2. Juli, 1 Uhr Mittags: Offizielles Diner im Bernerhofe zu Bern;

3. Juli, Nachmittags: Ausflüge in die Umgegend von Bern;

4. Juli, 4 Uhr Nachmittags: Abfahrt nach Interlaken. Daselbst um 7 Uhr Diner im Hotel Viktoria;

5. Juli, 8 Uhr Vormittags: Ausflug zur Wengernalp; Rückfahrt nach Interlaken über Grindelwald; 6 Uhr Abends Diner im Hotel Viktoria zu Interlaken; Schlufs des Kongresses.

Dafs alle diese Festlichkeiten aufs Beste angeordnet waren und dafs sie durchaus harmonisch verlaufen sind, bedarf kaum der Erwähnung. Manches gute Wort wurde bei den verschiedenen Gelegenheiten noch gesprochen. Bei dem Schlufsdiner in Interlaken sprach Ministerialdirektor Ansault in Aller Sinne, als er ausführte, dafs die Mitglieder des Kongresses, Dank der aufserordentlichen Gastfreundschaft des Schweizerlandes und des Schweizervolkes, »von Ueberraschung zu Ueberraschung, von Wunder zu Wunder« geführt worden seien.

Von Seiten des Internationalen Büreaus des Weltpostvereins ist anläfslich der Jubiläumsfeier eine umfangreiche Denkschrift herausgegeben worden, welche den Titel führt:

»L'Union postale universelle. Sa fondation et son développement. Mémoire par le Bureau international à l'occasion de la célébration du XXV^{me} anniversaire de l'Union. 2—5 juillet 1900«

und in elf Kapiteln: den internationalen Postverkehr vor der Pariser Postkonferenz von 1863, diese Konferenz selbst, den internationalen Postverkehr zur Zeit des Berner Kongresses von 1874, endlich die Arbeiten und Ergebnisse der verschiedenen Postkongresse und Postkonferenzen von Bern bis Washington behandelt. Eine Reihe von Anlagen sind der Denkschrift beigegeben: ein Verzeichnifs der Theilnehmer aller Postkongresse und Konferenzen; Uebersichten über Taxen und Versendungsbedingungen für Postsendungen vor dem Inkrafttreten der verschiedenen Abkommen des Weltpostvereins; eine Liste der Länder, die zur Zeit die verschiedenen Vereinsabkommen ausführen; graphische Darstellungen über den Umfang des internationalen Postverkehrs von 1875 bis 1897; endlich Karten, welche den Umfang des Weltpostvereins zur Zeit seiner Gründung und jetzt veranschaulichen. Auf den reichen Inhalt der Denkschrift näher einzugehen, verbietet uns der Raum. Das aber sei angeführt, dafs die Denkschrift, sorgfältig durchgearbeitet und durchaus auf zuverlässigem amtlichen Material beruhend, die Geschichte des Weltpostvereins in einer solchen Vollständigkeit behandelt, wie es bisher noch nirgends geschehen ist, und dafs sie daher ein Quellenwerk ersten Ranges darstellt.

---

67. Die Weltausstellung in Paris.

Ort und Zeit der diesjährigen Weltausstellung sind gleich glücklich gewählt. Paris ist noch immer der bevorzugte Platz zum Stelldichein der Völker des Erdballs. Die Stadt hat nicht umsonst den Ruf der Stadt der Freude und der Feste; sie scheint mit ihren wunderbar schönen und grofsen Plätzen dazu bestimmt zu sein, nur festlich gekleidete Menschen zu beherbergen. Zudem ist Paris die einzige Stadt, in der es möglich war, fast

unmittelbar in das Zentrum hinein eine Ausstellung zu setzen, die für sich allein schon den Umfang einer gröfseren Landstadt hat. Andererseits konnte das neue Jahrhundert kaum würdiger begrüfst werden, als durch eine gemeinschaftliche Zurschaustellung dessen, was die Kulturvölker der Erde auf den verschiedenen Gebieten menschlicher Thätigkeit bisher geleistet haben. Die Weltausstellung des Jahres 1900 sollte, wie ihr General-Kommissar Alfred Picard sich ausdrückte, die »Synthese des 19. Jahrhunderts« werden.

Frankreich begeht in der gegenwärtigen seine fünfte Weltausstellung. Für die der diesjährigen vorangegangenen vier Ausstellungen, die ebenfalls in Paris abgehalten wurden, sind folgende Zahlen bemerkenswerth:

Ausstellungsjahr	Flächenraum qm	Davon bebaut qm	Zahl der Besucher Millionen
1855	168 000	117 000	5
1867	688 000	166 000	11
1878	750 000	280 000	16
1889	960 000	290 000	32.

Die diesjährige Ausstellung bedeckt einen Raum von 1 080 000 qm, von denen 460 000 qm mit Gebäuden bedeckt sind. Die Gesammtzahl der Aussteller beläuft sich auf etwa 100 000, unter diesen sind rund 40 000 fremde und unter letzteren 3000 deutsche Aussteller. Die Kosten des Aufbaues der Ausstellung haben über 100 Millionen Francs betragen. Das Ausstellungsgebiet erstreckt sich zu beiden Seiten der Seine von der Pont de Passy bis etwas über die Pont Alexandre III. hinaus. Die natürliche Gliederung des grofsen Gebiets ist eine sechstheilige.

Theil 1: Champs-Elysées.

Theil 2: Invaliden-Esplanade.

Theil 3: Linkes Seine-Ufer von der Invaliden-Brücke bis zum Marsfelde.

Theil 4: Marsfeld.

Theil 5: Der Trocadero-Platz.

Theil 6: Rechtes Seine-Ufer von der Jena-Brücke bis zur Invaliden-Brücke.

Vom Konkordienplatz aus, auf dem im Januar 1793 das Blutgerüst für den unglücklichen Ludwig XVI. errichtet wurde, gelangt man an das zum Ausstellungsgebiet an den Champs Elysées führende Haupt-Eingangsthor der Weltausstellung. Fremdartig und unruhig wirkt dieses überaus bunte und in den gewagtesten Formen gehaltene Prunkthor, von dessen Höhe herab das Standbild einer in modernster Tracht gekleideten Pariserin die Gäste willkommen heifst. Zu beiden Seiten dieses Haupteinganges befinden sich 58 Billet-Schalter, die in einer Stunde 60 000 Besuchern den Eintritt ermöglichen sollen. Dem Auge des Eingetretenen bieten sich zur rechten Hand die beiden Paläste der schönen Künste dar: zwei in der Hauptsache aus dem schönen weifsen französischen Sandsteine hergestellte Prachtbauten, die einzigen, welche die Ausstellung überdauern werden. In dem »kleinen Palais« sind die Meisterwerke französischer Kunst von ihren Anfängen bis zum Ende des achtzehnten Jahrhunderts untergebracht. Das einen Raum von 40 000 qm bedeckende »grofse Palais«, welchem der zur Weltausstellung von 1889 erbaute Industrie-Palast hat Platz machen müssen, birgt die Kunstschätze der grofsen Kulturländer vom Anfange des 19. Jahrhunderts bis auf die neueste Zeit. Zwischen den beiden Kunstpalästen hindurch läuft die neu angelegte prächtige Nicolaus-Avenue, von der aus man einen wundervollen Ausblick auf die Alexander-Brücke, die Invaliden-Esplanade und den gewaltigen Invalidendom mit seiner weithin leuchtenden vergoldeten Kuppel hat. Ueber die, die Seine in einem kühnen Bogen von 109 m Länge und 60 m Breite überspannende Alexander-Brücke führt der Weg auf die Invaliden-Esplanade, wo der Doppelpalast der nationalen Manufakturen seinen Platz gefunden

hat. In dem linken Flügel dieses Riesengebäudes sind die Erzeugnisse der Pariser Gobelin-Manufaktur und des französischen Kunstgewerbes ausgestellt. Der rechte Flügel beherbergt die kunstgewerblichen Ausstellungen der fremden Länder. Die deutsche Abtheilung hat in ihrem Ehrenhof als stattlichen Schmuck die Gestalten der vier letzten deutschen Kaiser (Originale im Reichstagsgebäude in Berlin) erhalten. Ueberaus prächtig wirken auch die Ausstellungsräume der Berliner königlichen Porzellan-Manufaktur und der Meifsener Porzellan-Manufaktur. Mit berechtigtem Stolze wird das Auge jedes deutschen Besuchers auf den herrlichen Stücken dieser Abtheilung weilen.

Wenden wir uns von der Invaliden-Esplanade dem linken Seine-Ufer zu, so kommen wir zu der »Strafse der Nationen«, die, von der Invaliden- bis zur Alma-Brücke reichend, einen der sehenswerthesten Theile der Ausstellung bildet. Die in den charakteristisch heimathlichen Formen der verschiedenen Länder aufgeführten Gebäude dienen mehr Repräsentations- als eigentlichen Ausstellungszwecken, obwohl auch letztere nicht unberücksichtigt geblieben sind. Den fesselnden Reigen eröffnet Italien mit einem sehr grofsen, im reichen Baustile des 15. Jahrhunderts gehaltenen Gebäude. Es folgen: die Türkei, die Vereinigten Staaten von Amerika, Oesterreich, Bosnien und Herzegowina, Ungarn, Dänemark, Portugal, Peru, Persien, England, Belgien, Norwegen, Deutschland, Spanien, Monaco, Schweden, Griechenland, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Finland und Luxemburg. Es würde zu weit führen und ermüden, wollten wir hier eine Beschreibung der einzelnen Häuser und Pavillons, wenn auch nur in ihren hervortretendsten Formen, folgen lassen. Nur unseres »deutschen Hauses« sei mit einigen Worten gedacht; verweilt man doch in fremdem Lande doppelt gern bei heimathlichen Gegenständen. Das »deutsche Haus«, wie es bescheiden genannt wird, ist in dem reichen und geschmackvollen Stile des 16. Jahrhunderts, wie er uns in Nürnberg entgegentritt, erbaut. Mit seinem 60 m hohen schlanken Thurme, den zierlichen Giebeln, den spitzen rothen Ziegeldächern, den Erkern und Thürmchen, mit seinen Malereien und Holzschnitzereien macht das Gebäude einen sehr gefälligen und zugleich gediegenen Eindruck. Bei dem für das Effektvolle und Farbenfreudige empfänglichen Sinne der Franzosen hat das deutsche Haus, trotz der hervorragend schönen Paläste Italiens und Belgiens, den Sieg davontragen. »C'est magnifique«, so lautet das Urtheil der mit Bewunderung zu dem mit dem deutschen Reichsadler geschmückten Hause emporblickenden Franzosen. Das Innere des Gebäudes ist mit feinem Geschmack ausgestattet worden, namentlich wirkt das Treppenhaus mit seinen farbenreichen Glasfenstern und den allegorischen Decken- und Wandgemälden äufserst freundlich und schön. In den unteren Räumen finden wir Ausstellungen der Buchdruckerkunst, sowie der photographischen und vervielfältigenden Künste. Im ersten Stockwerk, an der Seine-Seite, erblicken wir drei Prunkräume mit kostbaren Decken, Seidentapeten, prachtvollen Gemälden französischer Maler (Watteau, Lancret u. s. w.) und reizenden, von Friedrich dem Grofsen stammenden Möbeln. Die Gemälde und Möbel hat Seine Majestät der deutsche Kaiser aus seinem Privat-Besitze hergegeben; man kann sich denken, wie sehr dies der Eigenliebe der Franzosen schmeichelt.

Die »Strafse der Nationen« verlassend, gelangt man zum Ausstellungs-Palaste für Armee und Marine. Der gröfste Theil des Gebäudes wird von der Ausstellung der französischen Militär- und Marine-Behörden eingenommen, durch die hauptsächlich die Entwickelung der Waffentechnik innerhalb der letzten zehn Jahre veranschaulicht wird. Von den Ausstellungen der fremden Mächte interessirt namentlich das Armee-

Museum des preufsischen Kriegsministeriums mit den lebensgrofsen Figuren preufsischer und deutscher Soldaten-Typen von der Zeit des Grofsen Kurfürsten an bis auf die Neuzeit. Hinter dem Palaste für Armee und Marine liegen kleinere Pavillons mit den militärischen Sonderausstellungen von Rufsland, England und Belgien. Hierauf folgt der Palast der Handelsschiffahrt und der deutsche Schiffahrts-Pavillon, letzterer weithin kenntlich an dem 40 m hohen Leuchtthurm (eine Nachbildung des Rothesand-Leuchtthurmes in der Wesermündung). Finden wir schon im Palaste für Armee und Marine mehrere Modelle von Kriegs- und Handelsschiffen, so wird uns in dem Gebäude der Handelsschiffahrt die historische Entwickelung unserer Schiffahrt in der Modellsammlung der deutschen Seewarte in sinnreicher Anordnung vor Augen geführt. Im Pavillon der deutschen Schiffahrt aber erhält man erst ein überraschend klares und anschauliches Bild des Verkehrswesens zur See durch die Ausstellungen des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie. In eigenartiger Darbietung giebt der Lloyd den Ausstellungs-Besuchern einen Begriff von der Grofsartigkeit seines Betriebs. In der Mitte eines grofsen runden Tisches erhebt sich das Modell des für Bremen geplanten neuen Verwaltungsgebäudes. Rings herum um dieses Modell ist der ganze umfangreiche Schiffahrtsbetrieb dieser Gesellschaft veranschaulicht, indem auf einzelnen Feldern 160 kleine Modelle vorgeführt werden, an denen gezeigt wird, in wie viele Zweige und Gebiete der ganze Betrieb zerfällt, der in dem Verwaltungsgebäude seinen Mittelpunkt hat. Wir finden hier alle Typen der einzelnen Dampferklassen vertreten, die schwimmenden Paläste der Amerika-Linie und der Reichs-Postdampfer-Linien sowohl als die Frachtschiffe und die kleinen Flufs- und Schleppdampfer. Um durch den Gegensatz zu wirken und die Gröfsenverhältnisse recht deutlich vor Augen zu führen, liegt z. B. neben dem Modell des im Baue befindlichen Dampfers »Kaiser Wilhelm II.«, der mit 215 m Länge, 21,3 m Breite, einem Raumgehalte von 19000 Registertons und einem Deplacement von 24500 Tonnen der gröfste Dampfer der Welt sein wird, das Modell des Dampfers »Planet« mit seinen 44 Tons Raumgehalt und seiner Länge von 20 m. An den Wänden sind gröfsere, bis in die kleinsten Einzelheiten ausgeführte Modelle der Schnelldampfer des Lloyd angebracht. Die Hamburg-Amerika Linie führt die innere Einrichtung ihrer Schnelldampfer durch Nachbildungen vor, welche dem staunenden Laien einen Begriff von der vornehmen Eleganz und der Bequemlichkeit an Bord unserer deutschen transatlantischen Personen- und Postdampfer geben.

Neben den Rhedereien sind unsere bedeutendsten Schiffswerften, die seit einer Reihe von Jahren die Welt mit ihren Leistungen in Erstaunen setzen, würdig vertreten. Wir sehen hier den »Vulkan« in Stettin, die Werft von Blohm und Vofs in Hamburg, die Schichauwerft in Elbing, die Werft »Weser« in Bremen und andere mit den Modellen der von ihnen erbauten neuesten und schönsten Kriegs- und Handelsschiffe.

Nachdem wir am Schiffahrtshause Halt gemacht haben, das wie ein Stück Heimath uns anmuthet, wenden wir den Fufs weiter, um dem Marsfeld einen Besuch abzustatten. An der Jena-Brücke, unter dem gewaltigen Bogen des Eiffelthurmes hindurch, gleitet der Blick über die reiche Mannigfaltigkeit der Ausstellungsbauten des Marsfeldes, die in der Mitte durch den herrlichen Palast der Wasserkünste und der Elektrizität abgeschlossen werden. Wenden wir den Blick rückwärts, dann wird das Bild noch bunter, noch sinnverwirrender. Vor dem Trocadero drängt sich die europäische Kulturwelt mit der Halbkultur Asiens und Afrikas zusammen. Moderne, goldglänzende Kuppelbauten reihen sich

an weifsschimmernde arabische Minarets, neben den Basthütten aus Dahomey ragen chinesische Pagoden empor. Ueber alle diese Gebäude, Tempel und Hütten, über all den Trubel und das Menschengewühl reckt der riesenhafte Eiffelthurm seine eisernen Glieder zum Himmel. Mag man über den Eiffelthurm denken, wie man will, mag man ihn vom künstlerischen Standpunkt aus verwerfen, jedenfalls stellt er ein hervorragendes Denkmal technischen Könnens und Erfolges dar; denn 6 500 000 kg Eisen sind hier zu einem gigantischen Thurme gefügt worden, auf dessen 300 m hohen Spitze am 31. März 1889 das dreifarbige Banner Frankreichs gehifst wurde.

Rechts und links vom Eiffelthurm ausgehend, ziehen sich die Paläste des Marsfeldes in langer Flucht hin; je drei Paläste sind auf jeder Seite zusammenhängend errichtet worden. Linker Hand treffen wir zunächst auf den Palast der Hüttenkunde und Minen mit einer Fülle von Ausstellungsgegenständen, die zur Hebung der Schätze der Erde dienen, mit Proben von Steinen und Erzen und Darstellungen ihrer Bearbeitung, mit Vorkehrungen zur Verhütung von Unglücksfällen in den Bergwerken, mit den verschiedenartigsten Maschinen, Werkzeugen u. s. w. Auch in diesem Palast ist Deutschland hervorragend vertreten. Als zweiter schliefst sich der Palast der Gewebe, Wollwaaren und Kleidungen an, worin die Gewinnung der Rohmaterialien, ihre Verarbeitung und ihre Benutzung zu Kleidungszwecken dargestellt sind. Das dritte Gebäude, der Palast der mechanischen Künste, zeigt Tausende von Maschinen und Werkzeugen zur Verarbeitung von Metallen und Holz, zur Verwendung der Elektrizität, Motormaschinen u. s. w.; im oberen Stockwerke sind Telegraphen- und Telephonapparate ausgestellt. Auf der rechten Seite, zunächst dem Elektrizitätspalaste, finden wir den Palast der chemischen Industrien, in dem Deutschland in grofser Ausdehnung und rühmlicher Weise vertreten ist. Anschliefsend folgt der Palast des Ingenieur- und Transportwesens mit einer Menge von Ausstellungsgegenständen, die höchst interessante Rückblicke auf die Entwickelung des Beförderungswesens gestatten, mit den jüngsten Erfindungen und Einrichtungen auf dem Gebiete des letzteren, mit Modellen und Plänen öffentlicher Bauten, mit den neuesten Errungenschaften des Rad- und Automobilsports, der Luftschiffahrt u. s. w. Wie überall, wo es ausgestellt hat, füllt auch hier Deutschland seinen Platz voll aus. Als letzter reiht sich der Palast für Kunst und Wissenschaft an. In ihm haben Buchdruck, Lithographie, Autographie, Photographie u. s. w. ihre Heimstätten gefunden, daneben wird die Herstellung von Banknoten und Briefmarken, von Landkarten, Münzen und Medaillen u. s. w. dem Besucher vor Augen geführt. Deutschlands Buchdruckgewerbe ist, wie erwähnt, im deutschen Hause untergebracht, in den anderen Zweigen finden wir aber auch viele deutsche Aussteller mit lobenswerthen Erzeugnissen vertreten.

Wieder ins Freie tretend, wandern wir durch die prächtigen Anlagen des Marsfeldes zu dem Wasserschlofs und dem Elektrizitätspalaste; beide bilden ein Ganzes. Aus einer 30 m im Durchmesser grofsen Wölbung des Wasserschlosses stürzen die Wasser in mächtigen Kaskaden in die mit bildhauerischem Schmucke reich ausgestatteten grofsen Bassins. Der eine Breite von über 400 m einnehmende Elektrizitätspalast bietet mit seiner mannigfaltig gestalteten Fassade und mit seinen zierlichen Dachkrönungen, die von dem auf einem Viergespanne thronenden, von einer Sonne überstrahlten Genius überragt werden, einen majestätischen Anblick dar. Geradezu feenhaft wirkt der Doppelpalast Abends, wenn die Abertausende elektrischer Glühlampen in immer wechselnden Farbenbildern erstrahlen. Im Elektrizitätspalaste werden wir mit den Geheimnissen der elektrischen Kräfte

vertraut gemacht und sehen an einer Unmenge ausgestellter Apparate und Maschinen, welche Verwendung die Elektrizität in den verschiedenen Zweigen des öffentlichen und privaten Lebens findet, sei es im Verkehrswesen, in der Telegraphie und Telephonie, in der Erzeugung chemischer Produkte, im Beleuchtungswesen oder im Haushalte zum Kochen und Heizen. In den unteren Stockwerken tritt uns die Ausstellung des Maschinenwesens, mit vollwerthiger Betheiligung Deutschlands, entgegen, welches auf diesem Gebiete wirklich Staunenswerthes geleistet hat; es seien hier nur die riesigen Dynamomaschinen erwähnt, die in Bezug auf ihre Montirung und ihre Strom erzeugende Kraft unerreicht dastehen.

Auf dem Wege zum Trocadero-Platze kommen wir noch an einer ganzen Reihe von Gebäuden vorbei, die hier nur namentlich erwähnt werden mögen: Frauen-Palast, Palast der Optik, Palais lumineux, Tour du monde, Kostümpalast, Schweizer-Ausstellung, Pavillon Siams u. a.

Ueber die Jena-Brücke schreitend, gelangen wir in die Anlagen des Trocadero, in denen sich die Kolonialausstellung befindet. Letzere trägt indefs einen wenig internationalen Charakter, weil die Betheiligung anderer Länder überaus schwach ist. So interessant, fremdartig und belehrend das Dargebotene oft auch ist, so glauben wir doch, von einer Einzelbeschreibung an dieser Stelle absehen zu sollen.

Vom Trocadero-Platz am rechten Seine-Ufer entlang wandelnd, begeben wir uns über »Alt-Paris« zu den Glaspalästen des Garten- und Landbaues und von hier zum Palaste der Stadt Paris, welcher, in einfachen und würdigen Formen gehalten, werthvolle Sammlungen des öffentlichen Unterrichts, der Strafsen- und Parkverwaltungen, des Fuhrwesens, der Beleuchtung und Kanalisirung, des Gesundheitsamts u. s. w. darbietet.

Hiermit sind wir zum Ausgangspunkt unserer Wanderung, dem Ausstellungsgebiet an den Champs Elysées, zurückgekehrt. Nicht unerwähnt möge bleiben, dafs noch Einzelabtheilungen des Fahrsports, des Transportwesens und der Arbeiterwohnstätten in Vincennes ausgestellt sind.

Zum Schlusse sei darauf hingewiesen, dafs zur Bewältigung des enormen Verkehrs auf dem Ausstellungsgebiete von der französischen Postverwaltung umfassende Vorkehrungen getroffen worden sind. Innerhalb der Ausstellung befinden sich 9 Postämter mit Telegraphenbetrieb, 80 öffentliche Fernsprechstellen und mehrere Rohrpoststationen. Ein Telegraphenamt hat sogar auf einer Plattform des Eiffelthurms Platz gefunden. Beim Haupt-Postamt auf dem Ausstellungsplatze sind etwa 60 000 Postsendungen, ankommend und abgehend, täglich zu bearbeiten. Die Stückzahl der im Ausstellungsgebiete täglich abzutragenden Telegramme beträgt etwa 500; aufgeliefert werden bei den Aemtern auf dem Ausstellungsplatze täglich mehr als 1500 Telegramme. Durch die Fernsprechstellen werden täglich gegen 1400 Gespräche vermittelt. Die Zahl der zur Bewältigung des Verkehrs herangezogenen Beamten und Unterbeamten beträgt mehr als 350. Im Ausstellungsgebiete haben im Ganzen 100 Briefkasten Aufstellung gefunden, die neunmal am Tage geleert werden. Die Postanstalten auf der Ausstellung führen die aufgelieferten Sendungen den von Paris ausgehenden Bahnposten unmittelbar zu.

Eine nähere Besprechung einzelner Theile der Ausstellung behalten wir uns vor.

---

68. Chinas Verhältnifs zum Auslande.

Zu keiner Zeit hat der fernste Osten von Asien so sehr die Aufmerksamkeit des Abendlandes in Anspruch genommen, wie gerade in den letzten Monaten. Noch ist es ungewifs, ob die Vorgänge, die sich dort abspielen, dem Hasse des chinesischen Volkes gegen die Fremden entspringen und ob dieser Hafs den Eindringlingen als solchen oder als Verbreitern der abendländischen Religion gilt, oder ob überhaupt keine politischen Beweggründe, sondern, wie neuerdings ein Kenner Chinas meinte, einfach der Hunger dem Aufstande zu Grunde liegt; es soll nämlich in Folge des Austretens des Hoangho sowie durch Dürre und schlechte Ernten grofse Noth über weite Gebiete des Reichs hereingebrochen sein. Aber gleichviel, woher die Bewegung stammt, sie ist vorhanden und zielt nach allem, was bekannt wird, dahin ab, das Land von den ungebetenen Gästen zu säubern. Gerade in diesem Augenblicke werden einige Mittheilungen über die Gestaltung des Verhältnisses zwischen China und dem Auslande, die wir zum Theil dem »Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States« für Dezember 1899 entnehmen, willkommen sein.

Obgleich die geschriebene Geschichte des chinesischen Reichs Tausende von Jahren zurückreicht, waren doch die Thore dieses Landes bis auf die Zeit der jetzigen Generation den Fremden und ihrem Handel fest verschlossen. In der kurzen Zeit aber, seitdem die Ausländer in China Zutritt erhalten haben, ist kaum jemals die Handelsentwickelung eine so hervorragende gewesen, wie in den letzten vier oder fünf Jahren, d. h. seit Beendigung des japanisch-chinesischen Krieges.

In welcher Weise sich im Laufe der Zeit die Handelsbeziehungen Chinas zum Ausland entwickelt haben, ist in Nr. 19 und 20 des Archivs von 1896 ausführlich dargelegt. Wir wollen hier nur an einige der wichtigsten Vorgänge kurz erinnern.

Die ersten Europäer, die zu Handelszwecken Schiffe nach China entsandten, waren die Portugiesen, deren im Jahre 1516 begonnene Versuche, Handelsbeziehungen mit China anzuknüpfen, wechselnden Erfolgen begegneten. 1522 gelang es ihnen, in Ningpo einen Handelsplatz, Faktorei genannt, zu errichten und 1537 einen anderen auf der Insel Macao, an der südlichen Küste in der Nähe von Canton, die sich bekanntlich noch heute in portugiesischem Besitze befindet. Doch beschränkte sich der Handelsverkehr auf einen Waarenaustausch durch Vermittelung der hong merchants in Canton, derjenigen chinesischen Kaufleute, welche hongs oder Waarenhäuser in Canton besafsen. Dasselbe war der Fall mit den Spaniern, die 1543 die Philippinen eroberten und mit China Handelsgeschäfte zu betreiben begannen. Die Holländer liefsen sich 1624, bald nachdem sie das spanische Joch abgeschüttelt hatten, auf den Pescadores-Inseln nieder; in Folge ihrer stetigen Kriege mit China blieb indefs der Handel, der natürlich ebenfalls in den Händen der hong merchants lag, gering. Den Briten wurde, als sie zum ersten Male in Macao 1635 landeten, das Recht des Handelsbetriebs verweigert. Erst nachdem sie sich durch den Mund ihrer Kanonen Gehör erzwungen hatten, wurden ihnen dieselben Vorrechte zugestanden, wie den übrigen Nationen. Seit 1664 nahm ihr Handel durch Vermittelung der East India Company gewaltig zu. Namentlich der Handel mit Opium und anderen Waaren, die sie aus ihren indischen Kolonien einführten und welche meist auf den Weg des Schmuggels durch Vermittelung der hong merchants angewiesen waren,

erfreute sich bald grofser Beliebtheit. Die Amerikaner begannen erst 1784, mit China in Handelsbeziehungen zu treten.

Zahlreiche Abgesandte der verschiedenen Nationen erschienen in der Hauptstadt in der Hoffnung, engere Verkehrsbeziehungen anknüpfen zu können, aber vergeblich. Die Sendlinge wurden ohne Ausnahme genöthigt, das »Kotow« auszuüben, welches darin bestand, dafs sie vor dem Kaiser dreimal niederknieen und mit der Stirn neunmal den Boden berühren mufsten. So gering wie die Achtung, welche sich in dieser Behandlung der Beauftragten der Nationen aussprach, waren auch deren Erfolge.

Erst die Ereignisse von 1842 und 1844, die noch in der Erinnerung vieler heute lebender Personen sein werden, riefen einen Wandel und demnächst diejenige Entwickelung hervor, welche nunmehr zu einem fast unbeschränkten Verkehre mit allen Theilen des Reichs geführt hat. Das Ereignifs, welches die neue Gestaltung der Dinge einleitete, war der Opiumkrieg zwischen Grofsbritannien und China. Dieser Krieg entstand aus der Beschlagnahme von Opium, das durch britische Schiffe nach China gebracht wurde, und endete mit der Unterzeichnung eines Friedensvertrags im Jahre 1842. Es wurde darin festgesetzt, dafs britische Unterthanen das Recht haben sollten, sich in den Häfen Canton, Shanghai, Amoy, Futschau und Ningpo, alle an der östlichen Küste gelegen, niederzulassen und mit jeder beliebigen Person Handel zu treiben. Britische Konsuln wurden eingesetzt und waren der chinesischen Regierung verantwortlich für die Gebühren und Abgaben, welche die britischen Unterthanen zu zahlen hatten. Diese Aufgabe hatte bisher den hong merchants obgelegen. Den Briten folgten bald die Amerikaner, indem sie 1844 Caleb Cushing nach China entsandten; ihm gelang es in kurzer Zeit, einen Freundschafts- und Handelsvertrag mit China zu Stande zu bringen, in welchem den amerikanischen Bürgern dieselben Rechte des Aufenthalts und des Handelsbetriebs in den fünf Vertragshäfen eingeräumt wurden, wie den britischen. Wenige Monate später wurde ein ähnlicher Vertrag mit Frankreich abgeschlossen.

Für die so dem fremden Handel geöffneten Häfen bürgerte sich bald die Bezeichnung »Vertragshäfen« ein. Die gleiche Bezeichnung wurde später auch auf die übrigen Häfen übertragen, die — wie in dem vorbezeichneten Aufsatze näher erörtert ist — nach und nach in verschiedenen Verträgen den Ausländern geöffnet wurden. Heute beträgt die Zahl der Vertragshäfen etwa dreifsig. Sie sind die Thore, durch welche die ausländischen Erzeugnisse in China eindringen und wo die Angehörigen fremder Nationen persönlich Geschäfte mit dem chinesischen Volke treiben dürfen. Die Vertragshäfen sind keineswegs, wie man annehmen könnte, ausschliefslich an der Küste gelegen: im Gegentheile, nur dreizehn von ihnen befinden sich wirklich am Meere, die meisten übrigen liegen an schiffbaren Flüssen, manche von ihnen Tausende von Kilometern von der Küste entfernt; einige der Vertragshäfen haben überhaupt keine Verbindung auf dem Wasserwege, sondern sind nur auf dem Landwege durch Fuhrwerke, Schiebkarren, Packthiere oder menschliche Träger zu erreichen, z. B. Yatung in Tibet, rund 4800 km von Shanghai im Inlande gelegen. Am dichtesten ist der Yangtse mit Städten besetzt, welche für den Handel offen sind. Die zunehmende Zahl der Vertragshäfen und der auswärtige Handel, insbesondere die Einfuhr, stehen insofern in einer gewissen unablässigen Wechselwirkung, als das Anwachsen des einen Theiles mit Naturnothwendigkeit ein Steigen des anderen nach sich zieht. Gleichzeitig haben sich die Rechte der Ausländer allmählich mehr und mehr erweitert. Im Jahre 1858 gelang es den fremden Nationen, Gesandtschaften in Peking

unterzubringen, 1873 wurden diese zum ersten Male vom Kaiser in Person empfangen und im Jahre 1898 war es endlich auch gelungen, den Frauen der fremden Gesandten Zutritt zu der Kaiserin des Himmlischen Reichs zu verschaffen.

In einen schnelleren Flufs kam die Entwickelung der ausländischen Beziehungen Chinas erst durch den Frieden von Shimonoseki, welcher den Abschlufs des Krieges zwischen China und Japan im Jahre 1895 bildete und dem im Jahre 1896 ein Handelsvertrag folgte. Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrags sind folgende: Den Angehörigen anderer Nationen werden die Gewässer der hauptsächlichsten Flüsse und Kanäle geöffnet; es wird den Fremden das Recht zugestanden, im Inneren von China Waaren zu kaufen, zu verkaufen oder herzustellen, Waarenhäuser ohne Zahlung besonderer Steuern oder sonstiger Gebühren zu pachten und alle Arten von Industrie in den Vertragshäfen zu eröffnen, ferner alle Arten von Maschinen einzuführen gegen Zahlung keiner anderen als der allgemein festgesetzten Einfuhrzölle. Diese Vorrechte waren zwar zunächst nur den japanischen Staatsangehörigen zugestanden worden, bald aber wurden sie auch den übrigen Nationen eingeräumt, die zu China in dem Verhältnifs einer »meistbegünstigten Nation« standen. In Folge dessen entstand eine starke Strömung des Handelsverkehrs aus allen Ländern der Erde nach China; auch wurden Geschäftsverbindungen und Industrieanlagen aller Art in den Vertragshäfen errichtet.

Weitere Fortschritte in der Richtung einer Entwickelung in modernem Sinne folgten bald. Die Eisenbahn Peking–Tientsin wurde in kurzer Zeit vollendet und Genehmigungen zur Herstellung weiterer Tausende von Kilometern mit fremdem Kapitale wurden ertheilt; das Telegraphennetz wurde ausgedehnt; elektrische Bahnen, elektrisches Licht und das Telephon hielten ihren Einzug in den wichtigsten Städten; Minen und industrielle Anlagen wurden bereitwillig konzessionirt; der West River, der aus dem südlichen China kommt und, an Canton vorbei, in den Stillen Ozean fliefst, wurde dem Handel geöffnet und schliefslich den Dampfern der fremden Nationen gestattet, auf den Flüssen in die Provinzen, in denen Vertragshäfen liegen, fast bis zu den Grenzen der Schiffbarkeit einzudringen. Diese Zugeständnisse führten bald zur Errichtung von Faktoreien und Geschäftshäusern, zur Herstellung weiterer Eisenbahnen, Ausdehnung und Vermehrung der Dampferlinien und Eröffnung von Minen, welche die eisen- und kohlenhaltigsten der Erde sein sollen.

Eines der wichtigsten Ereignisse, die in den letzten Jahren eine Aenderung in dem Verhältnisse Chinas zum Auslande gezeitigt haben, war die Verpachtung hervorragender strategischer oder kommerzieller Häfen an andere Nationen. Während die Portugiesen seit 1537 die Insel Macao und die Engländer seit 1842 die Insel Hongkong besafsen, war es bis vor wenigen Jahren noch keiner anderen Nation gelungen, auf chinesischem Boden festen Fufs zu fassen. Erst der chinesisch-japanische Krieg rief auch hierin eine Wandlung hervor, indem die Insel Formosa an Japan abgetreten wurde. Durch den Vertrag von Shimonoseki sollte Japan aufserdem ein gewisses Gebiet auf der Halbinsel Liaotung erhalten, die von Norden her den Eingang zum Golfe von Petschili, dem Thore zur Hauptstadt des Reichs, beherrscht. Aber, wie bekannt, wurde dieser Plan auf die dringenden Proteste Rufslands, Frankreichs und Deutschlands hin aufgegeben; das Festland von China blieb daher bis auf Weiteres noch unversehrt.

Am 14. November 1897 ergriff Deutschland Besitz von dem Hafen von Kiautschou an der nordöstlichen Küste von China. Die Veranlassung hierzu war bekanntlich die Ermordung

deutscher Missionare durch Chinesen am 1. November jenes Jahres. Dieser Hafen wurde von einem deutschen Kriegsschiffe bis zur Verkündigung des Vertrags besetzt gehalten, durch welchen er mit dem angrenzenden Gebiet an Deutschland auf 99 Jahre verpachtet wurde; die deutsche Regierung erlangte das Recht, Truppen zu landen, Befestigungen herzustellen und einen Kohlen- und Seehafen anzulegen, während den deutschen Unterthanen das Recht zuerkannt wurde, Eisenbahnen zu bauen, Minen anzulegen, Geschäfte zu treiben und das an Mineralien reiche und landwirthschaftlich nicht unwichtige Gebiet der Provinz Schantung, in dem Kiautschou liegt, auszubeuten. Den chinesischen Schiffen wurden dieselben Rechte eingeräumt, welche die deutsche Regierung den Schiffen anderer Nationen zugesteht. Einen Monat später, am 22. Dezember 1897, erlangte die russische Regierung die Genehmigung, ihre Geschwader in Port Arthur auf der Halbinsel Liaotung überwintern zu lassen; am 27. Dezember 1897 wurde ein Vertrag unterzeichnet, durch den China Port Arthur und den Hafen von Talienwan auf 25 Jahre an Rufsland verpachtete, ein Pachtverhältnifs, das später in gemeinsamem Einverständnisse verlängert werden soll. Diese Pachtung umfafst ein Gebiet von 800 Quadratmeilen (engl.) und alle Häfen zwischen Port Arthur und Talienwan. Jene beiden Häfen sind für den ausschliefslichen Gebrauch der russischen und chinesischen Kriegsschiffe bestimmt. Rufsland hat ferner das Recht erlangt, seine transsibirische Eisenbahn durch die Mandschurei bis zu diesen Häfen durchzuführen und sie während und nach der Erbauung durch russische Truppen beschützen zu lassen.

Dem Abschlusse des Vertrags folgte bald ein ähnlicher zwischen China und England. Der Hafen von Wei-hei-wei an der Südseite des Golfes von Petschili wurde unter denselben Bedingungen an Grofsbritannien verpachtet, wie Port Arthur an Rufsland. Gleichzeitig erhielt England das Recht, die Inseln in der Bucht von Liukung sowie einen Streifen Land von 10 Meilen Breite an der Küste zu besetzen, daselbst Befestigungen anzulegen und die Küste für militärische und Schifffahrtszwecke zu besetzen. Die eigentliche umwallte Stadt Wei-hei-wei blieb jedoch unter chinesischer Aufsicht. Im Juni 1898 wurde ferner ein Gebiet von ungefähr 200 englischen Quadratmeilen auf der Hongkong gegenüber liegenden Küste an England verpachtet, ausgenommen die dort gelegene Stadt Kowloon, die unter chinesischer Oberhoheit verblieb. Das Pachtverhältnifs dauert 99 Jahre.

Diese Gebietsüberlassungen führten dazu, dafs auch Frankreich das Verlangen ähnlicher Konzessionen stellte. Im April 1898 verpachtete China der französischen Regierung den Hafen von Kwangchauwan auf der Halbinsel Leichau an der südlichen Küste in der Nähe der französischen Besitzung Tonkin. Das Pachtverhältnifs schliefst zugleich die chinesische Provinz Yünnan ein, erstreckt sich auf 99 Jahre und beruht im Wesentlichen auf gleichen Grundsätzen und Bedingungen, wie die Verpachtung von Kiautschou an Deutschland, umfafst namentlich auch das ausschliefsliche Recht zur Anlegung von Minen und Eisenbahnen.

Im Hinblick auf die erwähnten Zugeständnisse nahm England das Recht in Anspruch, seine burmesische Eisenbahn bis nach Yünnan auszudehnen, sich stützend auf das Abkommen zwischen China und England vom Jahre 1896, wonach alle Rechte, die an Frankreich oder England in den Provinzen Yünnan und Szechuan ertheilt werden, beiden Nationen gemeinsam sein sollen.

Italien bemühte sich ebenfalls, ähnliche Rechte im Hafen von San Mun zu erlangen. Es ist noch in lebhafter Erinnerung, dafs diese Bestrebungen zunächst zu keinem Ergebnisse führten,

ebenso, dafs die Unterhandlungen wegen einiger Erweiterungen der japanischen Rechte bisher nicht zum Abschlusse gekommen sind.

In allen vorstehend aufgeführten Fällen haben die betreffenden Staaten erklärt, dafs wenigstens ein Theil jedes Hafens dem freien Verkehr aller anderen Nationen offen bleiben soll (ausgenommen hiervon ist nur Port Arthur) und Deutschland hat bereits für die Unterbringung eines chinesischen Zollamts Sorge getragen, damit die Waaren, die von oder nach dem Inneren Chinas durchgeführt werden, bei jenem Amte untersucht und die Gebühren erhoben werden können, um so von einer nochmaligen Prüfung an der Grenze des deutschen Pachtgebiets befreit zu sein.

Im Zusammenhange mit den Pachtungen steht die Einräumung von Einflufssphären an die verschiedenen Staaten. Der Begriff einer Einflufssphäre ist nach einer von der chinesischen Regierung kürzlich abgegebenen Erklärung dahin aufzufassen, »dafs gewisse Rechte in gewissen Provinzen fernerhin nicht allen Nationen zustehen sollen«. Das ausgeprägteste Beispiel einer Einflufssphäre ist die Provinz Mandschurei, in der Rufsland das Recht hat, seine grofse Eisenbahn hindurchzuführen und von russischen Truppen bewachen zu lassen.

Die Schritt für Schritt erfolgende Erschliefsung des riesenhaften Himmlischen Reichs hat ihre Wirkung auf die Beziehungen zwischen diesem und dem Auslande nicht verfehlt. Die frühesten Berichte über die Ausdehnung des auswärtigen Handels Chinas, über die Einzelheiten der Ein- und Ausfuhr, stammen aus dem Jahre 1873. Damals betrug der Werth der Ausfuhr 69 451 000 Haikuan Taels, der Werth der Einfuhr 76 637 000 Taels; 1898 bewerthete sich die Ausfuhr auf 159 037 000, die Einfuhr auf 209 579 000 Taels. Nach einem an den letzten Jahresbericht des Kaiserl. chinesischen Zollamts für 1899 anknüpfenden Artikel des »Ostas. Lloyd« ist inzwischen abermals eine beträchtliche Steigerung zu verzeichnen. In dem genannten Jahre bewerthete sich der Aufsenhandel Chinas auf 460 533 288 Hk. Tls., was einer Zunahme um 91 916 805 Hk. Tls. gegen 1898 und mehr als dem Doppelten des Ergebnisses von 1890 entspricht.

Die Gesammteinnahmen der Seezollverwaltung betrugen 26 661 460 Hk. Tls., das sind über 4 Millionen Hk. Tls. mehr als 1898 und über 3 Millionen mehr als 1891, das bisher als das »Rekord-Jahr« gegolten hatte. Da der Wechselkurs durchschnittlich höher als 1898 stand, so hat sich eine erhebliche Zunahme der Summe ergeben, die zur Amortisation der auswärtigen Schuld Chinas verwendet werden kann.

Der Nettowerth des Einfuhrhandels stellte sich im vorigen Jahre auf 264 748 456 Hk. Tls. Nicht unerheblich ist die Opiumeinfuhr gestiegen; der Grund für die Zunahme in einem Handelszweige, von dessen Erlöschen fortwährend gesprochen wird, ist wahrscheinlich auf die schlechte Opiumernte im Lande selbst und auf Fälschungen des heimischen Opiums zurückzuführen. Auch die Morphiumeinfuhr ist beträchtlich in die Höhe gegangen; die chinesische Regierung ist auf die Gefahren hingewiesen worden, die sich aus dem Mifsbrauche dieses Mittels ergeben, und man hat in Folge dessen Schritte gethan, um die Einfuhr des Morphiums einzuschränken. Einen ganz bedeutenden Aufschwung hat der Baumwollenhandel,. der sich drei Jahre hindurch fast gleich geblieben war, genommen: der Werth der eingeführten Baumwollenwaaren stieg von 77 618 824 auf 103 465 048 Hk. Tls. Interessant ist, dafs zu dem sonstigen vermehrten Absatze namentlich die Einfuhr solcher Artikel beigetragen hat, die auf eine Zunahme des Wohlstandes und den Wunsch nach Komfort und Luxus hindeuten.

Der Werth der ausgeführten Waaren wird auf 195 784 832 Hk. Tls. angegeben. Da die Eisenbahnen jetzt Gegenden zu erschliefsen beginnen, die früher ohne jegliche Verbindung mit den Hafenstädten waren, so darf als ziemlich sicher angenommen werden, dafs sich in weniger als 10 Jahren die Ausfuhr Chinas, die sich schon seit 1890 verdoppelt hat, abermals um das Doppelte gesteigert haben wird. Gegenwärtig leidet die Ausfuhr unter zu hohen Preisen, als Folge der bedeutenden Beförderungskosten und schwerer Besteuerung, sowie unter zu schlechter Beschaffenheit der Waaren, hervorgerufen durch Verfälschungen und mangelhafte Herrichtung für die ausländischen Märkte. Die Preise werden heruntergehen, sobald die Eisenbahnen die Waaren billiger befördern und die Zufuhren gröfser werden. Auch in dem anderen Punkte läfst sich eine Besserung erwarten, nachdem die Klagen der Exporteure der Regierung unterbreitet worden sind; hoffentlich werden von ihr Schritte gethan werden, um das Volk über jene Mängel aufzuklären.

Die Ausfuhr von schwarzem Thee beginnt sich langsam wieder zu heben; 1898 war eine Zunahme um 82 218 Piculs zu verzeichnen, 1899 eine solche um 88 455 Piculs. Gute Aussichten auf weitere Steigerung des Absatzes bieten sich, nachdem man begonnen hat, sich die indische Methode der Theegewinnung nutzbar zu machen, nach welcher die Theeblätter unter Verwendung von Maschinen gerollt werden. Auch an grünem Thee wurde erheblich mehr ausgeführt als 1898: während sich in diesem Jahre das Mehr gegen 1897 auf 12 630 Piculs beziffert hatte, stellte es sich 1899 gegenüber dem Vorjahr auf 28 492 Piculs. Der Werth der Seidenausfuhr, mit Einschlufs derjenigen von Seidenstoffen, betrug 82 109 370 Hk. Tls. (56 103 919 im Jahre 1898). Begünstigt wurde sie durch eine sehr lebhafte Nachfrage aus Europa — zum Theil in Folge der Vorbereitungen für die Pariser Weltausstellung — und durch eine ungewöhnlich ergiebige Ernte. In die Höhe gegangen ist auch die Ausfuhr von Bohnenkuchen (ein besonders in Japan in Aufnahme gekommenes Düngmittel) sowie von Bohnen, ferner von Wolle und Kameelhaaren. Dagegen ist die Tabakausfuhr, die bisher eine stetige Zunahme aufwies, auffallend zurückgegangen, wahrscheinlich wegen mangelhaften Sortirens und Packens.

Dem Bericht ist ein Ueberblick über die Betheiligung der einzelnen Mächte am Handel Chinas beigegeben, dessen Werth aber dadurch beeinträchtigt wird, dafs die Ein- und Ausfuhr nicht nach den Ländern der Herkunft der Waaren, sondern nach der Flagge angegeben ist, unter der sie zufällig ein- oder ausgeführt wurden. Es wäre zu wünschen, dafs bei der geplanten Revision der Zollverträge in diesem Verfahren eine Aenderung einträte.

Eine Uebersicht der in den chinesischen Häfen ein- und ausgelaufenen Schiffe gewährt die folgende Zusammenstellung:

	1899		1898	
	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt
britische	25 350	23 338 230	22 609	21 265 966
chinesische	31 009	9 349 247	23 547	8 187 572
japanische	3 712	2 839 741	2 262	1 569 134
deutsche	2 078	1 854 246	1 831	1 685 098
französische	822	613 191	577	420 078
schwedisch-norwegische	482	439 718	498	440 544
amerikanische	716	310 107	743	239 152
sonstige	1 249	523 850	294	426 036
zusammen	65 418	39 268 330	52 361	34 233 580.

Zu den vorstehend angegebenen Handelsziffern ist zu bemerken, dafs sie ein genaues Bild von der Zunahme zwar nicht gewähren. Da nämlich der Haikuan Tael, in dem alle Ein- und Ausfuhr ausgedrückt wird, lediglich ein bestimmtes Gewicht an Silber (vgl. unsere Mittheilungen auf S. 583) darstellt und deshalb im Werthe Schwankungen unterworfen ist, so mufs bei dem seit 1873 eingetretenen Sinken des Silberpreises angenommen werden, dafs die Zunahme nicht ganz so grofs gewesen ist, wie es nach den Zahlen den Anschein hat. Noch mehr wird das Bild durch die Thatsache verwischt, dafs manche Waaren in ihrem Werthe seit dem Anfange der siebziger Jahre erheblich abgenommen haben. Immerhin lassen die Zahlen das riesenhafte Anwachsen des auswärtigen Handels in China hinlänglich erkennen.

Was den deutschen Handel in China anlangt, so zeichnet sich gerade das letzte Jahrzehnt durch einen bemerkenswerthen Aufschwung aus. Die drei Hauptfaktoren, welche hierzu mitgewirkt haben, sind: die Zunahme der deutschen Firmen in Ostasien, sowohl an Zahl wie an Bedeutung; die Ausdehnung des Marktes für deutsche Waaren und die Entwickelung der deutschen Schiffahrt. Das Hauptverdienst fällt natürlich den deutschen Kaufleuten zu. Die Zahl der Firmen war von 1882 bis 1895 von 56 auf 92 gestiegen. Günstig war ihnen hierbei die Einrichtung der subventionirten Dampferlinien, durch deren Schaffung eine regelmäfsige Verbindung und leichteres Reisen nach dem Osten herbeigeführt, auch die Kenntnifs der örtlichen Verhältnisse erleichtert und verbessert wurde. Nichtsdestoweniger bleibt dem deutschen Unternehmungsgeiste noch ein weites Feld offen, denn Deutschlands Import nach China beträgt zur Zeit erst $^1/_6$ bis $^1/_5$ des englischen Imports. Es steht jedoch zu hoffen, dafs die vor nicht langer Zeit eingetretene Verdoppelung der subventionirten Dampferfahrten, die Eröffnung von Kiautschou als Freihafen, die Anlegung von Eisenbahnen im deutschen Pachtgebiet und die hierdurch für den deutschen Handel eingetretene Erweiterung seines Absatzgebiets dahin führen werden, das Bild des ostasiatischen Handels weiter zu Gunsten Deutschlands zu verschieben.

69. Der Telephonograph.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Jentsch in Berlin.

Selten hat eine Erfindung auf dem Gebiete der Fernsprechtechnik solches Aufsehen erregt wie der kürzlich in Fachkreisen vorgeführte und in seinem Konstruktionsprinzipe bekannt gegebene Telephonograph — auch Telegraphon genannt — des dänischen Ingenieurs Valdemar Poulsen.

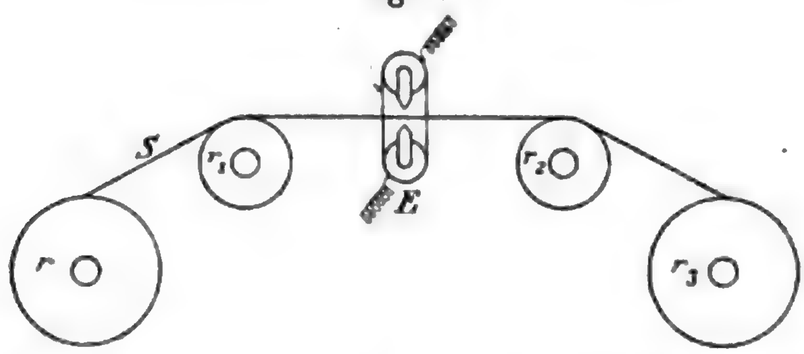
Der Telephonograph ist ein Phonograph, bei welchem das Aufschreiben der Sprechwellen nicht mechanisch auf eine Wachswalze, sondern magnetisch auf eine Stahldrahtspirale oder ein Stahlband mittelst eines kleinen Elektromagnets erfolgt. Es ist eine überraschende Erscheinung, dafs die durch die Sprechströme in den Elektromagnetkernen eines Fernsprechers hervorgerufenen geringen magnetischen Aenderungen schon kräftig genug sind, entsprechende magnetische Aenderungen wieder in einem an den Polen dicht vorbeigeführten dünnen Stahlbande zu erzeugen. Die Aenderungen in dem remanenten Magnetismus des Stahlbandes sind sogar dauernd und so scharf begrenzt, dafs die gleichen Töne, welche die Aenderungen ver-

ursachten, wiedergegeben werden, wenn man das Stahlband in derselben Richtung an den Polen eines kleinen Elektromagnets vorbeibewegt und die in den Elektromagnetwickelungen erzeugten Induktionsströme zu einem Fernhörer leitet.

Nach dem Vorausgeschickten ist die Wirkungsweise des Telegraphons als Phonograph ohne Weiteres zu verstehen: die durch die menschliche Sprache mittelst eines Fernsprechers oder Mikrophons erzeugten Sprechströme werden durch die Wickelungen eines kleinen Elektromagnets geschickt, an dessen Polen sich gleichzeitig ein Stahlband vorbeibewegt. Die auf einander folgenden Stellen des Stahlbandes werden entsprechend den Aenderungen des Sprechstroms und den damit verbundenen Schwankungen des Magnetismus in den Kernen des Elektromagnets stärker oder schwächer magnetisirt. Durch diesen Vorgang wird das Gespräch auf das Stahlband gleichsam magnetisch aufgezeichnet. Die Aufzeichnung ist so dauerhaft, dafs sie selbst bei starken Erschütterungen sowie bei Temperaturveränderungen, welche die Wachswalzen der gewöhnlichen Phonographen schon verderben, noch vorhält.

Soll das magnetisch aufgezeichnete Gespräch wieder in Sprachlaute umgesetzt werden, so ist es nur nöthig, das Stahlband wieder in der gleichen Richtung wie früher vor den Polen desselben oder eines gleichartigen Elektromagnets vorbeizuführen, in dessen Wickelung ein Fernhörer ein-

Fig. 1.



geschaltet ist. In dem Fernhörer werden dann die auf dem Stahlbande magnetisch aufgezeichneten Sprechwellen als Töne so oft wiedergegeben, als das Stahlband vor den Magnetpolen vorbeigeführt wird. Die Versuche haben noch keine Grenze für die Wiederholungszahl und die Dauer der magnetischen Aufzeichnung ergeben.

Soll die Lautaufzeichnung von dem Stahlband entfernt, die magnetische Schrift also weggelöscht werden, so braucht man nur das Stahlband wieder vor dem kleinen Elektromagnet vorbeizuziehen, der aber für diesen Zweck durch einen konstanten Batteriestrom dauernd gleichmäfsig stark magnetisirt sein mufs. Da der Telephonograph, wie sich der Verfasser persönlich überzeugt hat, die menschliche Stimme ungleich deutlicher und mit reinerer Klangfarbe wiedergiebt als die besten Phonographen der bisherigen Konstruktionen, so kann bereits jetzt vorausgesehen werden, dafs der Magneto-Telephonograph der Phonograph der Zukunft werden wird. Insbesondere werden sich die phonographischen Archive, wie ein solches jetzt von der Wiener Akademie der Wissenschaften begründet wird, zur Sammlung der menschlichen Sprachenidiome und zur Aufbewahrung von Aussprüchen berühmter Menschen in erster Linie des neuen Phonographen mit Nutzen bedienen können.

Fig. 1 giebt eine schematische Darstellung des Telephonographen; S ist das Stahlband, r, r_1, r_2 und r_3 sind die Führungsrollen und E der Elektromagnet, der sowohl zum Aufzeichnen

als zum Abhören und Auslöschen der Sprechwellen benutzt werden kann.

Neben dem allgemeinen Interesse, das dieser wunderbare Apparat erweckt, ergiebt sich für den Leserkreis des Archivs noch die wichtigere Frage, ob der Telephonograph für den Fernsprechdienst selbst nutzbar gemacht werden kann. Diese Frage dürfte in mehrfacher Beziehung zu bejahen sein. Nach dem Ergebnisse der angestellten Versuche ist eine praktische Verwendung des Apparats als Fernsprecherphonograph, als Vielfachfernsprecher und als Lautverstärker, insbesondere als Fernsprechrelais, nicht ausgeschlossen.

Verwendung als Fernsprecherphonograph. — Das Telegraphon wird mit dem Stromkreis eines Stadtfernsprechanschlusses durch einen Umschalter so verbunden, dafs es bei entsprechender Stellung des Umschalters auf den Weckruf von aufserhalb sofort automatisch in den Stromkreis eingeschaltet wird und in die Anschlufsleitung z. B. folgende Worte überträgt:

1. Hier Telephonograph Schmidt. Herr Ingenieur Schmidt ist nicht zu Hause, bitte um 6 Uhr Abends nochmals anrufen; oder

2. Hier Telephonograph Schneider & Cie. Es ist Geschäftsschlufs; das Telegraphon wird Ihre Bestellung aufnehmen.

In beiden Fällen schaltet sich dann der Fernsprecherphonograph nach einer bestimmten Zeit selbstthätig wieder aus. Ist hierauf in der Sprechstelle wieder Jemand anwesend, so braucht nur das Laufwerk des Telephonographen in Thätigkeit gesetzt und das etwa aufgezeichnete Gespräch durch den Fernhörer abgehört zu werden. Der Telephonograph giebt die aufgenommenen Worte mit derselben Deutlichkeit wieder, als würden sie von dem anderen Fernsprechtheilnehmer unmittelbar durch die Leitung zugesprochen. Die Versuche, in dieser Weise den Telephonographen für Stadtfernsprechanschlüsse nutzbar zu machen, sind überraschend günstig ausgefallen; seine Einführung in den praktischen Betrieb dürfte daher zu erwarten sein, zumal nach Angabe der Firma Mix & Genest, welche die Verwerthung der Poulsenschen Erfindung in die Hand genommen hat, die Beschaffungskosten für den Apparat nicht hoch sein werden.

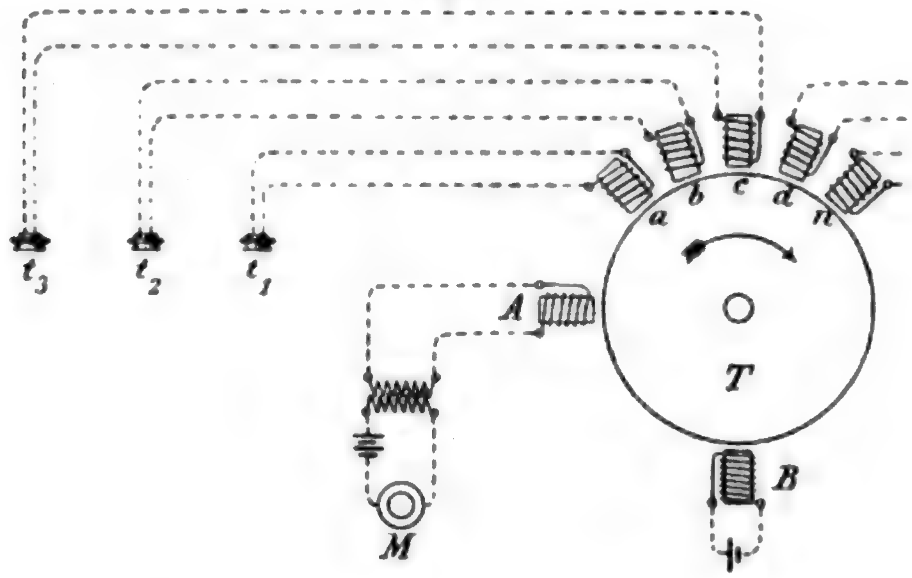
Verwendung als Vielfachfernsprecher zur gleichzeitigen Uebermittelung ein und derselben Nachricht an eine gröfsere Anzahl von Fernsprechtheilnehmern. (Telephonzeitung, vgl. Archiv v. 1899 S. 424.) — Für diesen Zweck wird das Stahlband des Phonographen als Band ohne Ende über mehreren Führungswalzen angeordnet oder als blattförmige Kreisscheibe ausgeführt. Längs des Bandes oder an der Peripherie der Kreisscheibe *T* (Fig. 2) sind so viel kleine Elektromagnete ***a b c d . . . n*** angebracht, als Theilnehmerleitungen t_1 t_2 $t_3 \ldots t_n$ angeschaltet werden sollen. Der Elektromagnet *A* für die Aufzeichnung des Gesprächs auf die Kreisscheibe ist mit dem Stromkreise des Mikrophons *M* verbunden. Die Wirkungsweise des Apparats ist leicht verständlich. Sobald das Band (oder die Kreisscheibe) an dem Mikrophon-Elektromagnet *A* vorbeigeht, nimmt es das Gespräch magnetisch auf und giebt es dann in der beschriebenen Weise durch die Anschlufsleitungs-Elektromagnete ***a*** bis ***n*** in die Sprechleitungen t_1 bis t_n sofort wieder ab. Hinter dem Abnahmeelektromagnet für die letzte Anschlufsleitung ist ein Auslöschmagnet *B* angeordnet, welcher die aufgesprochene Rede, nachdem sie in alle Anschlufsleitungen abgegeben worden ist, sofort wieder auslöscht. Durch diese Anordnung kann auf ein und dasselbe Band (oder Scheibe) dauernd gesprochen werden. Wie grofs die Zahl der anzuschliefsenden Fernsprechleitungen sein kann, ist durch die bisherigen Versuche noch nicht festgestellt worden.

Verwendung als Fernsprechrelais. — Wenn bei der Anordnung für den Vielfachfernsprecher die kleinen Elektromagnete an Stelle der

Fernsprechleitungen auf rasch laufende Stahlbänder — z. B. 20 Stück — wirken und von diesen Bändern die Gespräche durch kleine zu einem Stromkreise hinter einander geschaltete Elektromagnete abgenommen werden, so ergiebt sich die Thatsache, dafs das auf diese Weise erzeugte Gespräch ebenso deutlich wie das Ursprungsgespräch ist, aber dabei eine bedeutend stärkere Lautwirkung hat. Es ist begründete Hoffnung vorhanden, dafs auf diese Weise Gespräche, die in einer langen Leitung auf dem Empfangsamte mit einigermafsen deutlicher Lautwirkung ankommen, noch weiter in andere Leitungen von erheblicher Länge gut übertragen werden können. Wenn sich die gehegten Hoffnungen erfüllen, so wäre damit die Grenze hinweggeräumt, die sich jetzt der Fortpflanzung des elektrischen Wortes in Form von Leitungswiderstand, Nebenschlüssen und Ladungserscheinungen entgegenstellt.

Besondere Erwähnung verdient noch, dafs es bereits gelungen ist, auf ein und denselben Telephonographen zwei Gespräche gleichzeitig, d. h. über einander aufzuzeichnen und dann

Fig. 2.



wieder vollständig fehlerfrei in Einzelgespräche zu zerlegen. Es besteht also die Möglichkeit, zwei Gespräche gleichzeitig über eine Leitung zu schicken. Hierzu werden zwei Elektromagnete dicht hinter einander in den Stromkreis eingeschaltet. Nach Aufzeichnung des ersten Gesprächs wird einer der Elektromagnete umgekehrt geschaltet; danach kann das Stahlband auch das zweite Gespräch aufnehmen. Soll hierauf der Telephonograph das erste Gespräch wiedergeben, so werden die beiden Elektromagnete wie zuerst hinter einander, für die Wiedergabe des zweiten Gesprächs aber gegen einander geschaltet.

Aus den vorangegangenen Darlegungen kann der Schlufs gezogen werden, dafs der Telephonograph für viele Gebiete des praktischen Lebens Bedeutung erlangen und bei weiterem Ausbau insbesondere dazu berufen sein wird, die Entwickelung des Fernsprechwesens wesentlich zu fördern und u. U. in ganz neue Bahnen zu leiten.

70. Abneigung der Chinesen gegen den Eisenbahnbau.

In einer vom »Archiv für Eisenbahnwesen« unlängst gebrachten sehr bemerkenswerthen Abhandlung über Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China verbreitet sich der Verfasser, Dr. Herm. Schumacher zu Berlin, auch über die landläufigen Anschauungen der Chinesen, mit denen sie ihren Widerstand und ihr feindseliges Verhalten gegen die Anlage von Eisenbahnen zu begründen pflegen. Als besonders bezeichnend theilt er den Inhalt einer Denkschrift mit, die einst der Sekretär der chinesischen Gesandtschaft zu London, im Gegensatze zu seinem eisenbahnfreundlichen Vorgesetzten, verfafst haben soll. Diese, Falsches und Richtiges, Kluges und Thörichtes grotesk mischende Zusammenstellung lautet in ihrer eigenartigen, etwas aphoristischen Form, wie folgt:

I. Es giebt acht Gründe, die gegen den Bau von Eisenbahnen sprechen.

II. Es giebt acht Nachtheile, die mit dem Besitze von Eisenbahnen verknüpft sind.

III. Es giebt neun Gefahren, die aus dem Besitze von Eisenbahnen erwachsen.

I. Die acht Gründe, die gegen den Bau von Eisenbahnen in China sprechen, sind:

1. Die Chinesen sind nicht ehrlich genug, um mit den ungeheueren Geldsummen betraut zu werden, die für so grofse Unternehmungen erforderlich sind. Die Ausländer machen ohne Unehrlichkeiten mit 70 oder 80 Millionen Pfund Sterling Geschäfte, während die China Merchants Steamship Company mit einem Dreihundertstel eines solchen Kapitals keine ordentliche Dividende zahlt.
2. Eisenbahnen erfordern ein ungeheueres Kapital selbst für ein so kleines Land, wie England. Es geht weit über die Kräfte Chinas, die Kapitalien für ein so gewaltiges Reich, wie das unserige, aufzufinden.
3. Die Christen wissen nicht, dafs der Sitz vieler Gottheiten in den Bergen und Thälern ist. Wenn diese Götter durch den Bau von Tunnels beunruhigt werden, wer kann wissen, wie viele Dürren, Ueberschwemmungen und andere Heimsuchungen uns befallen werden?
4. In den Westländern sind es die Kapitalisten selbst, welche die Eisenbahnen verwalten, in China werden es die Mandarinen sein und sie werden Schwindeleien machen ringsum.
5. In den Westländern kann Jeder Jeden anzeigen, der seine Pflicht in öffentlichen Angelegenheiten verletzt hat. In China können das nur die Vorgesetzten, deshalb giebt es keine Garantie für treue Pflichterfüllung.
6. Im Auslande läfst man es nicht zu, dafs arme Leute stehlen; als aber die Wusung-Eisenbahn von den Chinesen angekauft worden war, da waren binnen Monatsfrist die Schienen vom Bahndamme gestohlen.
7. Im Ausland ist der Eisenbahnbetrieb zeitlich genau geregelt; in China giebt es so viele Zollschranken, dafs, wenn der Zug seine Zeit innehalten soll, die Zölle nicht eingesammelt werden können.
8. Fünf Chinesen erfordern mehr Platz, als zehn Ausländer, weil sie so viele Habseligkeiten mit sich führen; sogar bei den Soldaten ist das der Fall.

II. Die acht Nachtheile, welche der Besitz von Eisenbahnen mit sich bringt, sind folgende:

1. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt: Ist auch das Schlucken beschwerlich, so können wir ohne Nahrung doch nicht leben; so auch mit den Eisenbahnen.

In Wirklichkeit ist aber nichts Gutes von ihnen zu erlangen. In England und Europa entstammt das Gute allen anderen Ländern; wenn wir aber in allen Provinzen Chinas Eisenbahnen eröffnen, dann wird nur eine Provinz die andere ausrauben. Wo bleibt da das Gute?

2. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt weiter: Wenn wir mehr Güter nach den Hafenplätzen befördern, werden wir mehr Gewinn von anderen Ländern erzielen.

Doch dabei bedenkt er nicht, dafs eine gröfsere Zufuhr von Gütern nach den Hafenplätzen die Preise drücken wird. Nur Rufsland, England, Frankreich und Oesterreich handeln in Thee und Seide. Da die Bevölkerung dieser Länder nicht zunimmt, so wird auch ihr Bedarf nicht zunehmen. Deutschland kann, obwohl es auch, wie England, Eisenbahnen gebaut hat, England nicht einholen. Aufserdem gebricht es China an Ausfuhrgütern.

3. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt ferner: Das Reisen wird sehr viel bequemer werden, als jetzt.

Im Westen ist es üblich, dafs die Frauen ihren Männern zu Hause keine Rast gönnen. Sie nöthigen sie, mit ihnen von Ort zu Ort zu wandern. Da die Sitten in China anders sind, so sind derartige Bequemlichkeiten nur ein Nachtheil.

4. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt auch: Leihe fremdes Geld für den Bau von Eisenbahnen. Fremde leihen Geld zu 2 oder 3 v. H. dar; Eisenbahnen geben 4 oder 5 v. H.

Wenn China Geld leiht, so erhält der Mandarin einen Antheil, der chinesische Agent einen Antheil, der fremde Agent einen Antheil, bis der Zinssatz, den China für fremdes Geld zu zahlen hat, aufserordentlich hoch wird, dank dieser Vermittler und Schwindler. Wenn ein höherer Zinssatz als 4,8 v. H. verlangt wird, fliefst alles in die Taschen der Darlehnsgeber.

5. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt: Wenn Eisenbahnen vorhanden sind, können die Mandarinen selbst die Angelegenheiten überwachen, indem sie sich an Ort und Stelle begeben.

Weifs denn der Befürworter nicht, dafs die Behörden oft die Quelle der gröfsten Unordnung sind unmittelbar unter den Augen der Mandarinen? Eine Abhülfe kann nur gefunden werden in der Persönlichkeit der Mandarinen, nicht in den Vortheilen der Eisenbahnen.

6. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt ferner: Wenn Eisenbahnen vorhanden sind, können Bergwerke leichter geöffnet werden, weil die Möglichkeit der Beförderung erleichtert ist.

Dabei übersieht man, dafs man unter früheren Dynastien im Stande war, Bergwerke zu betreiben auch ohne Eisenbahnen. Man weifs nicht, dafs Englands Kohle im Begriffe steht, erschöpft zu werden. Wenn China an ihre Dampfer Kohle verkauft, werden die Engländer hier ohne Furcht verharren. Man lasse unser Volk seine Minen erschliefsen, wie es ihm gefällt. Warum soll die Regierung kostspielige Eisenbahnen dafür bauen?

7. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt weiter: Wenn Eisenbahnen vorhanden sind, werden weniger Soldaten nöthig sein.

Dabei vergifst man jedoch, dafs in China oft Unruhen gerade durch das Entlassen von Soldaten entstehen und dafs so das Land verloren gehen kann.

8. Der Befürworter der Eisenbahnen sagt endlich: Wenn eine Eisenbahn von Tschinkiang nach Peking gebaut wird, dann kann, im

Kriegsfalle, Getreide auf diesem Wege befördert werden.

Dabei beachtet man nicht, dafs das Getreide zu Lande nur auf einem Theile der Strecke befördert und ein Weg von 600 Li erspart werden kann. So spart man Zeit und Geld. Kann das dadurch aufgewogen werden, dafs das Getreide in einem Tage und einer Nacht ankommt? (Was der chinesische Verfasser mit diesen Einwendungen meint, bleibt dunkel).

III. Die neun Gefahren, die aus dem Besitze von Eisenbahnen erwachsen, sind die folgenden:

1. Wenn die armen Leute ihr Land für Eisenbahnbauten verkaufen, dann werden sie das Geld, das sie dafür erhalten, vergeuden und es nie zurückgewinnen.
2. Gegenwärtig fliefsen aus China regelmäfsig 10 Millionen Taels; wenn die Eisenbahnen eröffnet sind, werden 100 Millionen Taels jährlich ins Ausland strömen und die Fremden werden umso einträglichere Arbeit erhalten. Aufserdem werden die Völker, wenn das geliehene Geld nicht zurückgezahlt wird, China ebenso wenig in Ruhe lassen, wie sie es mit der Türkei gethan haben.
3. Die Sitten werden geschädigt durch die Eisenbahnen. Das Landvolk ist besser, als die Dorfbewohner und die Dorfbewohner sind besser, als Städter. Wenn Eisenbahnen eingeführt sind, werden alle die schlechten Sitten der Städte in die Dörfer und aufs Land gebracht werden.
4. Die Eisenbahn wird die Preise von Fleisch und Getreide erhöhen. Das habe ich im Museum (?) in Berlin herausgefunden durch einen Vergleich der Preise vor und nach dem Baue von Eisenbahnen.
5. Eisenbahnen beseitigen die natürlichen Hindernisse, die sich einem Vordringen des Feindes in den Weg stellen.
6. Wenn die Eisenbahnen eröffnet sind, werden sich arme Landsleute an die fremden Nationen verdingen und sie ins Innere unseres Landes führen, wie sie es vor 35 Jahren thaten.
7. Wenn eine Eisenbahn mit fremdem Gelde gebaut wird, mufs sie auch den Fremden verpfändet werden. Wenn unsere Soldaten anderen ebenbürtig sind, haben wir nichts zu befürchten, aber wenn andere uns überlegen sind, haben wir viel zu fürchten.
8. Wenn Eisenbahnen eröffnet werden in einem Lande, in dem es so viele Räuber giebt, wie in China, wie soll man sie gefangen nehmen, wenn sie sich eines Zuges bemächtigen?
9. Selbst wenn im ganzen Reiche Eisenbahnen gebaut werden, berühren sie doch nur ein Zehntel des Landes; neun Zehntel werden doch ohne Verkehrserleichterung bleiben.

Wenn man aber alles das nicht glaubt, so leihe man sich 70 Millionen und baue eine Eisenbahn; dann wird man schon bald den Schaden entdecken.

Viele fremde Spekulanten kommen nach China, um sich umzusehen, ob sich nicht irgend ein grofses Geschäft zu ihrem Nutz und Frommen machen läfst.

Man sollte sich nicht durch fremde Dinge irre leiten lassen, nicht ein grofses Vermögen bei einem Mahle verschleudern. Man lasse unsere Jugend fortfahren im Studium unserer alten Klassiker: Das ist das Beste. —

Die in dieser Denkschrift zusammengefafsten mannigfachen Gründe — bemerkt Dr. Schumacher — sind von der konservativen Partei in allen Phasen des Kampfes um die Eisenbahnen vorgebracht worden. Oft läfst sich in dem wechselvollen Streite nicht klar übersehen, warum sie schliefslich doch,

aller Gegengründe zum Trotze, durchdringen und wer ihnen zum Siege verhilft. Oft möchte man annehmen, sie seien endgültig widerlegt und dauernd von jeder Beeinflussung zukünftiger Entschliefsungen ausgeschieden; den Köpfen der Hydra gleich aber recken sie, kaum besiegt, stets von neuem mit frischer Kraft sich empor. Das mufs man sich gegenwärtig halten, um den chinesischen Kampf um die Eisenbahnen, der vom Kampfe mit Gründen sich zu einer politischen Machtfrage auswächst, zu verstehen und das Vorgehen der kleinen Fortschrittspartei richtig zu würdigen. Erst auf dem dunkelen allgemeinen Hintergrunde hebt sich in rechter Beleuchtung das muthige und einsichtsvolle Streben der wenigen chinesischen Vorkämpfer für Eisenbahnen ab, wenn auch dieses selten den von Vorurtheilen durchtränkten Boden verkennen läfst, auf dem es erwuchs.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Kleinbahnen. Wagenübergang zwischen Kleinbahnen und den preufsischen Staatseisenbahnen. Dem Erlasse des preufsischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Januar d. J. über die Bedingungen für Einführung von Kleinbahnen in Stationen der Staatseisenbahnen (vergl. Nr. 8 S. 380 ff.) ist unterm 7. Mai ein weiterer Erlafs gefolgt, welcher den Wagenübergang zwischen Staatseisenbahnen und Kleinbahnen einheitlich regelt.

Danach ist ein Uebergang von Güterwagen in der Regel nur zulässig, wenn der Oberbau der Kleinbahn einen Raddruck von mindestens 6000 kg gestattet; der Uebergang von Wagen mit einem festen Radstande von 4,5 m ist aufserdem an die Bedingung geknüpft, dafs Krümmungshalbmesser unter 150 m auf der Kleinbahnstrecke nicht vorkommen. Unter welchen Voraussetzungen normalspurige Wagen mittelst Rollbockbetriebs auf schmalspurige Kleinbahnen übergehen dürfen, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Die Kleinbahnen haben eine ihrem Verkehr entsprechende Anzahl von normalspurigen Güterwagen, die in den Staatsbahnwagenpark eingestellt werden, auf eigene Kosten zu beschaffen.

Hinsichtlich der Bauart, insbesondere auch hinsichtlich der Tragfähigkeit, müssen die beschafften Wagen den Normalien der Staatseisenbahn-Verwaltung entsprechen. Ein Drittel von ihnen ist mit Bremsen auszustatten.

Durch die Einstellung der Kleinbahnwagen in den eigenen Wagenpark erwirbt die Staatseisenbahn-Verwaltung das Recht, die Wagen in derselben Weise wie ihre eigenen zu benutzen. Als Gegenleistung zahlt sie an die Kleinbahn eine jährliche Vergütung von 4 v. H. des Beschaffungspreises und übernimmt die Verpflichtung, die Wagen in lauffähigem Zustande zu erhalten. Für Ersatz der auszumusternden Wagen hat die Kleinbahn zu sorgen.

Die Kleinbahn bleibt für jeden auf ihre Strecken übergehenden Wagen, den sie innerhalb 24 Stunden nach Empfang zurückgiebt, von Zahlung einer Miethe befreit. Für jede angefangene weitere Stunde des Aufenthalts ist eine Zeitmiethe von 10 Pf. zu entrichten; doch wird für Wagen, welche, der Kleinbahn beladen zuge-

führt, von ihr entladen und wieder beladen zurückgegeben werden, eine weitere miethsfreie Benutzungsfrist von 24 Stunden zugestanden.

Den Versendern dürfen die einzelnen Wagengattungen nicht unter günstigeren Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, als dies seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung geschieht, auch darf die Kleinbahn den Versendern und Empfängern keine längeren als die auf den anschliefsenden Staatsbahnstrecken geltenden Lade- und Entladefristen einräumen und in Bezug auf diese Fristen ihren Interessenten keinerlei Vergünstigungen gegenüber den Staatseisenbahn-Interessenten gewähren (beispielsweise durch Rückerstattung verwirkter Wagenstandgelder im Reklamationswege). Demgemäfs hat die Kleinbahn, sobald die Staatseisenbahn-Verwaltung eine allgemeine Verkürzung der Ladefristen eintreten läfst, auch ihrerseits eine gleiche Verkürzung einzuführen und ist, falls die Staatseisenbahn-Verwaltung im Interesse der Beschleunigung des Wagenumlaufs die Sonntagsruhe auf den Anschlufsstrecken beschränkt oder aufhebt, zu der gleichen Mafsregel verpflichtet.

Graf Zeppelins Luftschiff und dessen Aufstieg. Inmitten der ernsten, weltbewegenden Vorgänge der neuesten Zeit hat der vorläufige Abschlufs eines friedlichen Werkes der Aufmerksamkeit weiter Kreise nicht entgehen können: der am 2. Juli unternommene Aufstieg des Grafen Zeppelin mit seinem selbsterfundenen Luftschiffe. Hat auch der Versuch noch keineswegs voll befriedigt, so scheint er doch erwiesen zu haben, dafs das Problem der Lenkbarkeit eines Luftballons seiner Lösung nunmehr näher gerückt ist. Darin liegt immerhin ein bedeutsamer Erfolg, zu dessen Gelingen, als der Frucht langjähriger rastloser Arbeit, verbunden mit beträchtlichen finanziellen Aufwendungen, dem Grafen Zeppelin freudige Anerkennung gezollt werden darf.

Ueber die Vorbereitungen zu dem Aufstiege haben wir bereits im vorigen Herbste (Archiv von 1899 S. 806) berichtet, auch damals einige Angaben über das Zeppelinsche Fahrzeug gebracht; die nachfolgenden, hauptsächlich einem Artikel der »Münch. N. Nachr.« entnommenen Ausführungen sollen das Bild vervollständigen.

Theoretisch sind die Voraussetzungen des Erfinders jedenfalls richtig; der Satz, dafs jeder in Bewegung befindlicher Körper auch zu lenken ist, bleibt unwiderleglich. Es handelt sich nur darum, so viel Energie im Luftschiff aufzuspeichern, um dem Einflusse der Luftbewegung zu begegnen, und dem Ballon eine Form zu geben, welche der Luft so wenig wie möglich Fläche in der Richtung der Fahrt entgegenstellt. In dieser Erkenntnifs hat Graf Zeppelin seinem Luftschiff eine möglichst schlanke Form gegeben. Während Griffards Ballon 44, Tissandiers 28, der von Hänlein 40,5, von Krebs und Renard 50 und jener von Schwarz 47 m Länge hatte, besitzt Zeppelins Luftschiff eine solche von 128 m. Um durch eine theilweise Beschädigung des Ballons nicht das ganze System aufser Betrieb zu setzen, besteht die Ballonhülle aus 17 Ballons von 8 und 4 m Länge mit einem Durchmesser von je 11,3 m. Es wurden dadurch acht Abtheilungen gebildet, die alle aus undurchlässiger Seide bestehen und das nöthige Gas enthalten, das in 2000 Cylindern aufgespeichert ist und eine Tragkraft von rund 12 000 kg darstellt. Die am Ballon durch Drahtseile angekuppelten beiden Gondeln aus Aluminium sind je 6,2 m lang und 1,8 m breit; jede von ihnen ist mit einem 650 kg schweren Daimler-Motor von 16 Pferdekräften

versehen, die je eine Welle in Umdrehung versetzen, welche ihrerseits Träger eines Propellers von 1,5 m Durchmesser aus Aluminium in der Art von Schiffsschrauben sind. Bei Griffard war dieser Durchmesser 3,4 m, bei Tissandier 2,8, bei Krebs und Renard 7 und bei Schwarz 2,5 m; was hier am Durchmesser erspart wurde, trachtete Graf Zeppelin durch Beschleunigung der Umlaufszeit zu ersetzen; sie beträgt das 3,5fache derjenigen beim Griffardschen Ballon, d. s. annähernd 1200 Umdrehungen in der Minute. Das Gesammtgewicht des Zeppelinschen Ballons stellt sich auf 4000 kg. An Benzin werden stündlich 6 kg verbraucht, für jeden Motor werden 90 l mitgeführt. Bei windstillem Wetter soll sich der Ballon 32,5 km in der Stunde oder 550 m in der Minute vorwärts bewegen. Die Differenz zwischen Gewicht und Tragfähigkeit wird durch zwei Steuerpaare hergestellt, die vorn (oben und unten) und hinten (seitlich) angebracht sind. Die senkrechte Steuerung erfolgt durch ein 100 kg schweres Laufgewicht, das an der unteren Schiene, an welcher die Gondeln hängen, vor- und rückwärts bewegt werden kann, sowie durch das ebenfalls 100 kg schwere Hängetau. — Um das Auffahren zu erleichtern, wurde der ganze Apparat auf einem Flosse im Bodensee aufmontirt, welches der Träger der Aufbewahrungshalle ist, und zwar stellte man auf dem Bodensee zwischen Friedrichshafen und Meersburg in einer Bucht die bereits in unserer früheren Mittheilung erwähnte riesige Bauhütte und die Aufsteigehütte von schwimmenden Pontons für das Luftschiff her. Der äufsere Bau dieser Ballonhalle hat eine Länge von 142 m, eine Breite von 23,4 m und eine Höhe von 20,5 m, d. h. sie hat ein kubisches Mafs, das zwei Häuserquadraten von vier Stock Höhe gleichkommt. Der Tiefgang dieses Bauwerkes beträgt 80 cm. Es ruht auf einem Flosse, bestehend aus 51 hölzernen Pontons, die, vollständig gedeckt, in zwei Reihen an einander gestellt, $1\frac{1}{2}$ m hoch, 4 m breit und 6 m lang sind. Bis zur Fertigstellung des kastenförmigen Ankers mit etwa 40 cbm Betoninhalt und 44 000 kg Gewicht wurden vier Anker mit je 100 Zentnern Gewicht zum Festhalten der Halle verwendet. Anfänglich bewegte sich die Halle frei auf dem See, in Begleitung eines Dampfers, der sich indefs seines Schutzbefohlenen nur dann annahm, wenn dieser zu weit in die See hinausgetrieben wurde oder sich allzusehr den Ufern näherte. Im Inneren arbeiteten 70 Zimmerleute an der Herstellung des Gerüstes sowie 30 Schlosser und Monteure an der Zusammensetzung des aus Aluminiumkabeln bestehenden Gerippes, zu dem gegen 200 Zentner erforderlich waren. Das Ankerseil hat 50 000 kg Bruchfestigkeit. Die jetzige Verankerung gestattet ein nur langsames Hin- und Herpendeln mit dem Winde. Elf grofse, in gleicher Höhe angebrachte Fenster lassen das Licht in das Innere dringen. Beim Eintritt in die schwimmende Riesenhalle heftet sich der Blick auf das den gröfsten Theil des Innenraums ausfüllende Gerippe. Das Ganze macht den Eindruck eines ungeheueren Bicyclerads. Diese spitz zulaufende Montirungshalle allein kostete 200 000 Mark. Sie war nöthig, um den langgestreckten Ballon ohne Schädigung mit Hülfe des Windes herauszubringen. Bereitstehende Dampfer sollten endlich das sich senkende Luftschiff mit Tauen einfangen und in die Halle zurückschaffen.

An dem Tage des Aufstiegs wurde das Luftschiff gegen 8 Uhr Abends zur gröfseren Hälfte aus der Halle gezogen. Die Propeller setzten sich in Bewegung, der Kolofs drehte sich vorwärts, rückwärts, seitwärts und erhob sich bei langsamem Aufstiege 5 bis 10 m. Nach dem Kommando »höher« begann der bis dahin durch Stricke festgehaltene Ballon, unter dem tausendstimmigen Hurrahrufen der Menge, frei zu schweben. In der

vorderen Gondel safsen der Erfinder und Professor Bassus aus München, der sich mit meteorologischen Instrumenten versehen hatte, sowie ein Monteur. Bei südlichem bis südwestlichem Winde trieb der Ballon zunächst gegen Süden bis auf ungefähr 400 m Höhe, dann bog er ab und wendete sich gegen Norden. Die Fahrt wurde bei einer Windgeschwindigkeit von 8 m in der Sekunde ausgeführt, wobei es gelang, direkt gegen den Wind aufzukommen. Zurückgelegt wurde eine Strecke von 6 km in $17\frac{1}{2}$ Minuten. Die Höhen- und Seitensteuerungen bewährten sich, solange sie in Thätigkeit waren, vollständig. Einmal senkte sich die Spitze nach unten und schob sich dann wieder nach oben. Der Ballon drehte sich um seine Achse, indem er durch alle Manöver seine Lenkbarkeit darthat. In Folge Verschlingung der Zugseile des Laufgewichts und der Seitensteuerung versagte indefs später die Seitensteuerung. Der Ballon senkte sich rasch, bis plötzlich die Gondeln, mit diesem über sich, auf dem See bei der Immenstaader Landungsstelle schwammen. Nach 18 Minuten war das Luftschiff genöthigt, zu landen, wobei die äufsere Ballonhülle leicht beschädigt wurde. Von einem nochmaligen Versuche mufste abgesehen werden, zumal inzwischen die Dunkelheit hereingebrochen war. — Das Urtheil lautete einstimmig dahin, dafs das Balanciren vortrefflich gelang, dafs aber die Luftschrauben noch mangelhaft funktioniren und die Tragkraft für den Riesenkörper zu gering ist. Immerhin war Graf Zeppelin mit dem Ergebnisse dieser ersten Fahrt sehr zufrieden. Zur Vornahme von Verbesserungen sollen weitere Auffahrtsversuche einstweilen ausgesetzt werden.

Deutsche Feldpost in Ostasien. Während für den Postverkehr der beiden mobilen Seebataillone für die Dauer der Ueberfahrt nach Ostasien durch Einrichtung von Marine-Schiffsposten auf den Transportdampfern gesorgt wurde, ist dem durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 9. Juli gebildeten ostasiatischen Expeditionskorps eine Feldpostexpedition beigegeben worden, bestehend aus 1 Feldoberpostsekretär (Vorsteher), 7 Feldpostsekretären, 3 Feldpostschaffnern, 2 Feldpostillonen und 9 Trainsoldaten.

Zur Bestreitung der Kosten für die vorschriftsmäfsige Ausrüstung sind den Beamten 1500 Mark, den Schaffnern und Postillonen 600 Mark aus der Militärkasse gezahlt worden. An monatlicher Feldbesoldung beziehen die Beamten 385 Mark, die Feldpostschaffner 185 Mark und die Feldpostillone 135 Mark ebenfalls von der Militärverwaltung, die auch die Lebensmittel für das Personal liefert; das Friedensdiensteinkommen der Beamten u. s. w. ist gleichzeitig in Wegfall gekommen. Die Ausrüstung des Feldpostpersonals entspricht, soweit dabei die klimatischen und sonstigen Verhältnisse auf dem Beförderungsweg und in Ostasien zu berücksichtigen waren, im Allgemeinen derjenigen der Truppen des Expeditionskorps. Der zur Ausstattung der Feldpostexpedition gehörende Akten-, Geld- und Requisitenwagen ist, wie alle nach dem Feldzug 1870/71 erbauten derartigen Wagen, mit Einrichtungen versehen, die eine Bearbeitung der Postsendungen im Wagen während der Märsche ermöglichen. Eine Beschaffung von Zug- oder Beamten-Reitpferden in der Heimath hat nicht stattgefunden; die Gestellung erfolgt in Ostasien.

Nach Ausschiffung der Truppen des Expeditionskorps in Ostasien tritt die Feldpostexpedition in Wirksamkeit. Feldpoststationen, unter der Leitung von Feldpostsekretären, werden beim Vordringen der Truppen in den bedeutenderen Orten je nach Bedarf eingerichtet werden. Ihre Hauptaufgabe wird sein, gesicherte Postver-

bindungen zwischen den Streitkräften und den deutschen Postanstalten in Ostasien, den Sammelstellen und Stützpunkten für den Feldpostverkehr, aufrecht zu erhalten. Die unmittelbare Oberleitung des ganzen technischen Feldpostdienstes liegt in den Händen des Vorstehers des deutschen Postamts in Shanghai.

In welcher Weise die Postsendungen der Angehörigen der mobilen Truppentheile für Ostasien zu behandeln sind, ergiebt die in Nr. 46 des Postamtsblatts enthaltene Bekanntmachung. Als Sammelstelle für die Feldpostsendungen in Deutschland ist bis auf Weiteres das Marine-Postbüreau in Berlin bestimmt worden. Auf dieses sind die Sendungen sowohl in der Richtung aus der Heimath nach den Truppen als in umgekehrter Richtung zu leiten.

Postdampferlinie San Francisco–Tahiti. Die Postbeförderung nach den Frankreich gehörenden Gesellschafts-Inseln (Hauptinsel Tahiti) erfolgt seit 1866 mittelst Segelschiffs von San Francisco am letzten Tage jedes Monats, die Fahrt nimmt reichlich einen Monat in Anspruch. Zur Herstellung einer besseren Verbindung durch Einstellung von Dampfern sollte sich bereits 1898 eine Gesellschaft in New York gebildet haben (Archiv v. 1898 S. 645), doch scheint der Plan wieder gescheitert zu sein, denn auch gegenwärtig wird die Post von und nach San Francisco noch mittelst Segelschiffs befördert. Wie jetzt amtlich berichtet wird, hat der Generalrath von Tahiti nunmehr mit der Oceanic Steam Ship Company zu San Francisco einen Vertrag auf 5 Jahre geschlossen, wonach diese Gesellschaft gegen eine Jahressubvention von 30000 Dollars und Befreiung von den Hafengebühren mit einem Dampfer von 3000 Registertons und 13½ Knoten Fahrgeschwindigkeit zwischen San Francisco und Tahiti jährlich 11 Reisen ausführen wird. Die Fahrt zwischen San Francisco und Tahiti wird nur 12 Tage dauern. Es ist anzunehmen, dafs der Dampfer auch die gleichfalls französischen Marquesas-Inseln anlaufen wird, wie dies jetzt seitens der Postsegelschiffe geschieht.

Der Luftballon im südafrikanischen Kriege. Die von der englischen Armee in Südafrika in grofsem Umfange zu Aufklärungszwecken verwendeten Luftballons sind in einer besonderen Ballonfabrik in Aldershot bei Wincester hergestellt worden. Sie bestehen aus Goldschlägerhaut (Häute des Schafdarmes), die mit äufserster Sorgfalt in 6 bis 8 Lagen über einander geklebt werden und, da sie keine Nähte enthalten, sehr gasdicht sind. Ein weiterer Vortheil dieser Ballons ist ihre grofse Leichtigkeit; bei nur 56 kg Gewicht und einem Volumen von 250 bis 300 cbm sind sie im Stande, zwei Personen zu tragen, während sonst hierzu ein Gewicht von 150 kg und ein Volumen von 600 cbm erforderlich ist. Diesen Vortheilen steht allerdings der Nachtheil gegenüber, dafs die Ballons nur in England wieder in Stand gesetzt werden können. Zur Füllung des Ballons wird komprimirtes Gas benutzt, das in Aldershot erzeugt und unter einem Drucke von 120 bis 150 Atmosphären in Stahlcylinder geprefst wird.

Am 30. September 1899 ging der erste Luftschiffer-Transport aus England nach Südafrika ab; er bestand aus 2 Offizieren, 32 Mann, 38 Pferden, 6 Wagen, 12 Füllungen aus komprimirtem Gase nebst 10 Ballons als Feldtruppe sowie 5 Offizieren und 34 Mann als Ersatztruppe. An Roh-

materialien wurden etwa 100 t Schwefelsäure und Zink nach Durban abgesendet, wo das Wasserstoffgas erzeugt, komprimirt und an die Verwendungsstellen geschickt werden sollte.

Die Luftschiffer-Abtheilung hat den englischen Armeen werthvolle Dienste geleistet. Der in Ladysmith eingeschlossene General White ist wiederholt im Fesselballon aufgestiegen, um zu rekognosziren. Verdeckt stehende Mörserbatterien der Buren wurden aufgefunden und unter Feuer genommen. In der Schlacht bei Magersfontein bewahrte der Ballon die angreifenden Hochländer dadurch vor der Vernichtung, dafs der Beobachter einen von den Buren sehr geschickt angelegten Hinterhalt entdeckte. Auch am Swartkopje, in Kimberley und bei Colenso traten die Luftschiffer in Thätigkeit. Jedenfalls ist durch die Verwendung der Luftballons im südafrikanischen Kriege der Beweis erbracht, dafs sie ein unentbehrliches Hülfsmittel in der neueren Kriegführung bilden.

Elektrolytische Wirkungen der vagabundirenden Ströme. Die elektrolytischen Wirkungen, die als Begleiterscheinung bei allen elektrischen Strafsenbahnen mit Rückleitung des Stromes durch die Schienen auftreten, machen sich nach dem »Street Railway Journal« in gepflasterten Strafsen am meisten dort bemerkbar, wo tiefliegende Schienen benutzt werden und diese mit der Erde eine grofse Berührungsfläche haben. Liegen die Schienen auf Zement, Asphalt oder einem anderen Pflaster, welches den darunter befindlichen Boden gegen Tagewasser von den Strafsen her schützt, so ist der Widerstand, welchen der Erdstrom zu überwinden hat, ein höherer. Er wechselt je nach dem Feuchtigkeitsgehalte des Erdreichs zwischen 0,8 Ohm und 1 Megohm.

Die Elektrolyse im Erdboden ist von derjenigen in einem galvanischen Elemente verschieden; in letzterem wird das Metall von dem einen Pole weggeführt und an dem anderen abgelagert, während in der Erde das zersetzte Metall unmittelbar an der Oberfläche liegt, auf welche der in die Erde gehende Strom einwirkt. Ist das von der Einwirkung betroffene Metall eine Stahlschiene, so bildet sich in dem anliegenden Erdboden ein Eisenoxyd; da dieses Oxyd den Widerstand, welchen der vagabundirende Strom findet, erhöht, so nimmt die Stromstärke und damit zugleich die elektrolytische Wirkung ab. Geringer als bei Stahl ist die elektrolytische Wirkung bei Gufseisen, stärker bei Schmiedeeisen und am stärksten bei Blei. Häufig wird als elektrolytische Wirkung des Bahnstroms angesehen, was Folge eines lokalen Prozesses ist, z. B. dort, wo ein bleiernes Wasserrohr mit einem eisernen Rohre verbunden ist: beide bilden dann die Elektroden eines Elements, dessen Elektrolyt die zwischenliegende Erde ist.

Die Spannung, die zwischen den Rückleitungsschienen und den in der Erde vorhandenen Metallröhren herrscht, zeigt an verschiedenen Punkten, je nach der Beschaffenheit und dem Grade der Feuchtigkeit des zwischenliegenden Bodens, grofse Unterschiede. So fand Sheldon in Brooklyn eine Spannungsdifferenz zwischen den Schienen und den Untergrundröhren von einem Bruchtheil eines Volts bis zu 25 Volt, an einem Punkte in der Nähe einer Kraftstation erreichte die Spannung eine Höhe von mehr als 40 Volt.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 17. BERLIN, SEPTEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

71. Grundlagen für den internationalen Post- und Telegraphenverkehr Deutschlands.

In Nr. 5 des Archivs von 1883 ist eine Zusammenstellung derjenigen Verträge und Abkommen veröffentlicht worden, welche damals als Grundlagen für den internationalen Post- und Telegraphenverkehr Deutschlands dienten. Nachdem inzwischen nicht nur der Weltpostvertrag (Hauptvertrag des Weltpostvereins) mehrmals erneuert und durch Nebenabkommen erweitert sowie der internationale Telegraphenvertrag wiederholten Revisionen unterworfen worden ist, sondern auch die Reichs-Postverwaltung von der ihr vertragsmäfsig zustehenden Befugnifs, zur Herabsetzung der Taxen oder jeder anderen Verbesserung des Verkehrs besondere Verträge und Abkommen mit anderen Verwaltungen bestehen zu lassen oder neu zu schliefsen, auch engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen, vielfach Gebrauch gemacht hat: dürfte eine Uebersicht über die jetzt bestehenden Post- und Telegraphen-Verträge und Abkommen Deutschlands, wie wir sie nachfolgend geben, von Interesse sein.

I. Post-Verträge und Abkommen.

A. Weltpostverkehr.

1. Weltpostvertrag (Hauptvertrag des Weltpostvereins) nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, den Vereinigten Staaten von

Amerika, der Argentinischen Republik, Oesterreich-Ungarn (mit Bosnien-Herzegowina), Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, dem Chinesischen Kaiserreiche, der Republik Columbien, dem Unabhängigen Kongostaate, dem Königreich Korea, der Republik Costa-Rica, Dänemark und den dänischen Kolonien, der Republik San Domingo, Egypten, Ecuador, Spanien und den spanischen Kolonien, Frankreich, den französischen Kolonien, Grofsbritannien und verschiedenen britischen Kolonien, Britisch-Indien, den britischen Kolonien von Australasien, Canada, den britischen Kolonien Südafrikas, Griechenland, Guatemala, der Republik Haiti, der Republik Hawai, Italien, Japan, der Republik Liberia, Luxemburg, Mexico, Montenegro, Norwegen, dem Oranje-Freistaate, Paraguay, den Niederlanden, den niederländischen Kolonien, Peru, Persien, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Rufsland, Serbien, dem Königreiche Siam, der Südafrikanischen Republik, Schweden, der Schweiz, der Regentschaft Tunis, der Türkei, Uruguay und den Vereinigten Staaten von Venezuela.

(Die Gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Das Chinesische Kaiserreich wird von einem später festzusetzenden Zeitpunkt ab in den Weltpostverein eintreten. — Die spanischen Kolonien sind inzwischen gröfstentheils in den Besitz der Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschlands übergegangen.)

2. Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen und Kästchen mit Werthangabe, nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, der Argentinischen Republik, Oesterreich-Ungarn (mit Bosnien-Herzegowina), Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Dänemark und den dänischen Kolonien, der Republik San Domingo, Egypten, Spanien, Frankreich, den französischen Kolonien, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Rufsland, Serbien, Schweden, der Schweiz, der Regentschaft Tunis und der Türkei.

(Die Gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Das Uebereinkommen führen vorläufig nicht aus: Honduras und Nicaragua, Brasilien, San Domingo, die Türkei. — Nachträglich beigetreten sind dem Uebereinkommen: Grofsbritannien und Irland sowie Britisch-Indien und verschiedene britische Kolonien.)

3. Uebereinkommen, betreffend den Postanweisungsdienst, nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, der Argentinischen Republik, Oesterreich-Ungarn (mit Bosnien-Herzegowina), Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Dänemark und den dänischen Kolonien, der Republik San Domingo, Egypten, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Italien, Japan, der Republik Liberia, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, den niederländischen Kolonien, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Serbien, dem Königreiche Siam, Schweden, der Schweiz, der Regentschaft Tunis, der Türkei und Uruguay.

(Die Gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Das Uebereinkommen führen vorläufig nicht aus: Nicaragua, Brasilien, San Domingo, Guatemala, die portugiesi-

schen Kolonien, die Türkei. — Nachträglich ist beigetreten: Peru.)

4. Uebereinkunft, betreffend den Austausch von Postpacketen, nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, der Argentinischen Republik, Oesterreich-Ungarn (mit Bosnien-Herzegowina), Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, der Republik Columbien, Dänemark und den dänischen Kolonien, der Republik San Domingo, Egypten, Spanien, Frankreich, den französischen Kolonien, Griechenland, Guatemala, Britisch-Indien, Italien, der Republik Liberia, Luxemburg, Montenegro, Norwegen, den Niederlanden, den niederländischen Kolonien, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Rufsland, Serbien, dem Königreiche Siam, Schweden, der Schweiz, der Regentschaft Tunis, der Türkei, Uruguay und den Vereinigten Staaten von Venezuela.

(Die Gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Die Uebereinkunft führen vorläufig nicht aus: Brasilien, San Domingo, die portugiesischen Kolonien, die Türkei. — Nachträglich ist beigetreten: Peru.)

5. Uebereinkommen, betreffend den Postauftragsdienst, nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Chile, der Republik San Domingo, Egypten, Frankreich, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Niederländisch-Indien, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Schweden, der Schweiz, der Regentschaft Tunis und der Türkei.

(Die gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Das Uebereinkommen führen vorläufig nicht aus: Die deutschen Schutzgebiete, Honduras und Nicaragua, Brasilien, San Domingo, die portugiesischen Kolonien, die Türkei.)

6. Uebereinkommen, betreffend den Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften, nebst Vollzugsordnung vom 15. Juni 1897, abgeschlossen zu Washington zwischen Deutschland und den deutschen Schutzgebieten, der Gröfseren Republik von Zentral-Amerika, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, der Republik Columbien, Dänemark, der Republik San Domingo, Egypten, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Persien, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Serbien, Schweden, der Schweiz, der Türkei und Uruguay.

(Die Gröfsere Republik von Zentral-Amerika, welche die Republiken Honduras, Nicaragua und Salvador umfafste, hat sich aufgelöst; jeder der drei Staaten ist wieder selbständig. — Das Uebereinkommen führen vorläufig nicht aus: Honduras, Nicaragua und Salvador; Brasilien, Columbien, San Domingo, Griechenland, Persien, Portugal und die portugiesischen Kolonien, die Türkei.)

B. Sonderverkehr zwischen Deutschland und einzelnen Staaten.

a) Wechselverkehr zwischen dem Deutschen Reichs-Postgebiet und den Postgebieten von Bayern, Württemberg und Oesterreich-Ungarn.

1. Bayern und Württemberg.

Uebereinkommen zwischen der Kaiserlich Deutschen Reichs-Postverwaltung, der Königlich Bayerischen Postverwaltung und der Königlich Württembergischen Postverwaltung

vom 25. Mai 1889 nebst Schlufsverhandlung.

2. Oesterreich-Ungarn.

α) Postvertrag zwischen Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie vom 7. Mai 1872 nebst Schlufsprotokoll.

β) Reglement für den Postverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

γ) Fahrpost-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 3. April 1878.

δ) Uebereinkommen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 31. Januar 1879.

Für 1. und 2. gemeinsam.

Instruktion über den Postbetrieb zwischen dem Reichs-Postgebiete, Bayern, Württemberg und Oesterreich-Ungarn.

b) Verkehr mit fremden Staaten.

1. Australien.

α) Neu-Seeland.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{4. Juli}}{\text{14. September}}$ 1896.

β) Neu-Süd-Wales.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{7. Dezember 1893}}{\text{9. Februar 1894}}$.

γ) Queensland.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{12. Mai}}{\text{17. Juli}}$ 1893.

δ) Süd-Australien.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{25. April}}{\text{29. Juni}}$ 1895.

ε) Tasmanien.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{4. Juni}}{\text{20. August}}$ 1896.

ζ) Victoria.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{17. Dezember 1894}}{\text{22. März 1895}}$.

η) West-Australien.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{24. Juli}}{\text{14. September}}$ 1896.

2. Belgien.

Uebereinkommen vom 15./18. März 1879 zur Regelung der besonderen Beziehungen zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Belgischen Postverwaltung.

Uebereinkommen zwischen Deutschland und Belgien, betreffend den gegenseitigen Austausch von kleinen Packeten mit und ohne Werthangabe, vom 21./24. Dezember 1881 nebst Vollzugsordnung. Zusatzerklärungen zu diesem Uebereinkommen vom 19./26. Februar 1887 und vom 8./16. Juni 1895.

Uebereinkommen zwischen Deutschland, Belgien und Frankreich vom 16. Dezember 1892 wegen Verrechnung der Versicherungsgebühr für die zwischen Deutschland und Frankreich über Belgien auszutauschenden Postpackete mit Werthangabe (vergl. unter 9. Frankreich).

3. Brasilien.

Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen wegen Beförderung von Packeten ohne und mit Werthangabe nach Brasilien vom 20./27. Dezember 1899.

Ein gleiches Abkommen mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg vom 16./23. Dezember 1899 (vergl. unter 13. Laplata-Staaten).

Ein gleiches Abkommen mit der Dampfschiffs-Gesellschaft A. C. de Freitas & Co. in Hamburg vom 18./23. Dezember 1899 (vergl. unter 13. Laplata-Staaten).

4. Canada.

Uebereinkommen wegen des Austauschs von Postanweisungen vom 14./31. Mai 1883.

5. Cap-Kolonie.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom $\frac{\text{21. Oktober}}{\text{8. Dezember}}$ 1897.

Zusatzartikel zu diesem Abkommen vom $\frac{\text{27. September}}{\text{4. November}}$ 1898.

6. Costa Rica.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen, ohne Werthangabe vom $\frac{\text{9. Oktober}}{\text{12. November}}$ 1892.

7. Dänemark.

Post-Uebereinkunft zwischen Deutschland und Dänemark vom 14./23. August 1879 nebst Ausführungsbestimmungen.

8. Ecuador.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe, vom 17. Mai 1899.

9. Frankreich.

Uebereinkommen zwischen der Postverwaltung des Deutschen Reichs und der Französischen Ostbahn-Gesellschaft, betreffend den gegenseitigen Austausch von kleinen Packeten und von Geldsendungen, vom 20. Januar 1872 nebst Ausführungsbestimmungen.

Uebereinkommen, betreffend die besonderen Beziehungen zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Französischen Postverwaltung, vom $\frac{\text{25. Juli}}{\text{8. August}}$ 1895.

Uebereinkommen zwischen Deutschland, Belgien und Frankreich vom 16. Dezember 1892 wegen Verrechnung der Versicherungsgebühr für die zwischen Deutschland und Frankreich über Belgien auszutauschenden Postpackete mit Werthangabe (vergl. unter 2. Belgien).

10. Grofsbritannien und Irland.

Uebereinkunft zwischen dem General-Postamte des Norddeutschen Bundes und dem General-Postamte des Vereinigten Königreichs von Grofsbritannien und Irland, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom 10./18. Januar 1871.

Additionalartikel zu dieser Uebereinkunft vom $\frac{\text{27. November}}{\text{19. Dezember}}$ 1882.

Abkommen zwischen der Deutschen und der Britischen Postverwaltung, betreffend den Austausch von Postpacketen, vom 3./14. November 1894.

Uebereinkommen zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der General-Direktion der Niederländischen Staatsbahnen in Utrecht, betreffend den gegenseitigen Austausch von Packeten mit und ohne Werthangabe aus und nach Grofsbritannien und Irland auf dem Wege über Vlissingen, vom 23. Oktober 1880 nebst Ausführungsbestimmungen.

Zusatzabkommen zu diesem Uebereinkommen vom 9./28. Februar 1900.

11. Indien, Britisch-.

Uebereinkommen zwischen dem Kaiserlich Deutschen Reichs-Postamt und dem Postanweisungsamte von Indien wegen des Austauschs von Postanweisungen vom $\frac{\text{20. Mai}}{\text{22. Juni}}$ 1880.

12. Japan.

Abkommen in Betreff des Austauschs von Postpacketen zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und dem Verkehrsministerium von Japan vom 26. September 1894 nebst Ausführungsbestimmungen.

Zusatz zu diesem Abkommen vom 13. August 1897.

13. Laplata-Staaten.

Abkommen mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg wegen Beförderung von Packeten ohne und mit Werthangabe nach den Laplata-Staaten vom

16./23. Dezember 1899. (Vergl. unter 3. Brasilien.)

Ein gleiches Abkommen mit der Dampfschiffs-Gesellschaft A. C. de Freitas & Co. in Hamburg vom 18./23. Dezember 1899. (Vergl. unter 3. Brasilien.)

14. Luxemburg.

Uebereinkommen zwischen der Kaiserlich Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Grofsherzoglich Luxemburgischen Postverwaltung, betreffend den gegenseitigen Austausch von Packeten mit und ohne Werthangabe, vom 4. April 1873 nebst Ausführungsbestimmungen.

Post-Uebereinkunft zwischen Deutschland und Luxemburg vom 15./23. Februar 1878.

15. Mexico.

Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe, vom 24. Mai 1892.

Zusatzabkommen zu diesem Uebereinkommen vom 21. November 1894.

16. Niederlande.

Uebereinkommen vom 13. Mai / 9. August 1898 zwischen der Deutschen und der Niederländischen Postverwaltung, enthaltend die auf Grund des Weltpostvertrags vereinbarten besonderen Bestimmungen.

Uebereinkommen zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Allgemeinen Postwagenunternehmung van Gend & Loos zu Rotterdam, betreffend den gegenseitigen Austausch von kleinen Packeten sowie von Geldsendungen in Packetform, vom 22. März 1879 nebst Ausführungsbestimmungen.

17. Norwegen.

Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Norwegen vom 17. Februar 1868.

Uebereinkommen, betreffend die besonderen Beziehungen zwischen der Deutschen und der Norwegischen Postverwaltung, vom 20./24. Januar 1899.

18. Paraguay.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe, vom 30. Juli 1897.

19. Persien.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe, vom 12. Juli / 2. September 1893.

20. Rufsland.

Uebereinkommen, betreffend die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und Rufsland (einschliefslich Finnland), vom 1. April / 20. März 1898 nebst Ausführungsbestimmungen.

21. Schweden.

Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Schweden vom 23./24. Februar 1869 nebst Ausführungsbestimmungen vom 4./12. März 1869.

Additionalvertrag zu diesem Postvertrage vom 20. März 1870 nebst Ausführungsbestimmungen vom 20. März / 9. April 1870.

Deklarationen zu den vorstehenden Verträgen vom 12. April 1876, vom 31. Dezember 1880 und vom 29. August 1883.

Vereinbarung wegen Herstellung und Unterhaltung regelmäfsiger Postdampfschiffahrten zwischen Safsnitz und Trelleborg vom 11. Juli 1896.

22. Schweiz.

Uebereinkommen, betreffend die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz, vom 12. August 1900.

23. Südafrikanische Republik (Transvaal).

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe, vom 25. April / 24. Mai 1896.

24. Vereinigte Staaten von Amerika.

Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, vom 9. Oktober 1879.

Zusatzabkommen zu diesem Uebereinkommen vom 14./29. Juni 1889.

Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und dem General-Postamte der Vereinigten Staaten von Amerika wegen Einrichtung von Seeposten auf den Linien zwischen Bremen und Hamburg einerseits sowie New York andererseits vom 24. Dezember 1890.

Abkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen zwischen dem Deutschen Reiche und den Vereinigten Staaten von Amerika, vom 26. August 1899.

Uebereinkunft zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung einerseits sowie den Spediteuren Constantin Württenberger in Bremen und Elkan & Co. in Hamburg andererseits wegen Beförderung von Packeten ohne und mit Werthangabe nach und aus den Vereinigten Staaten von Amerika vom 4. Februar 1881.

Uebereinkunft zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und den Spediteuren Elkan & Co. in Hamburg wegen Beförderung von Packeten ohne und mit Werthangabe nach und aus Grofsbritannien und Irland, Malta, Spanien und Portugal und transatlantischen Ländern von 15./21. Februar 1881. — Erklärung des Spediteurs Constantin Württenberger in Bremen zu dieser Uebereinkunft vom 22. Februar 1881 wegen Beförderung von Packeten zwischen Bremen einerseits sowie Brasilien, den Laplata-Staaten und Westindien andererseits.

C. Vereinbarungen mit deutschen Dampfschiffs-Gesellschaften wegen der Beförderung von Postsendungen.

1. Norddeutscher Lloyd in Bremen.

Uebereinkommen wegen der Beförderung von Briefposten nach und aus den Vereinigten Staaten von Amerika vom 3. Juni 1889.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen nach und aus der Argentinischen Republik vom 30. April 1887.

Subventionsverträge wegen der Beförderung von Postsendungen nach und aus Ostasien und Australien vom 3./4. Juli 1885 und 15./16. Mai 1893.

2. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft in Hamburg.

Uebereinkommen wegen der Beförderung von Briefposten nach und aus den Vereinigten Staaten von Amerika vom 3. Juni 1889.

Uebereinkommen wegen der Beförderung von Briefposten nach und aus Westindien und Mexico vom 21. Februar 1881.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen ohne Werthangabe (nach und aus Westindien und Mexico) vom 29. September 1892.

3. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen ohne und mit Werthangabe nach und aus den überseeischen Anlegeplätzen der Dampfer (Portugal, Madeira, Argentinien, Uruguay) vom 10. August 1892.

4. Woermann-Linie in Hamburg.

Abkommen wegen der Beförderung von Briefposten nach Westafrika vom 26./30. April 1887.

Abkommen wegen der Beförderung von Packeten nach und von der Westküste von Afrika vom 13. Februar 1895. Zusatz-Abkommen hierzu vom 15. August 1899.

Abkommen wegen der Beförderung von Briefen und Kästchen mit Werthangabe nach und aus Kamerun vom 27. Dezember 1894.

5. Dampfschiffs-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen ohne und mit

Werthangabe sowie von Briefen und Kästchen mit Werthangabe nach und von den überseeischen Anlegeplätzen der Dampfer vom 4. Dezember 1894.

6. Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg.

Subventionsvertrag wegen der Beförderung von Postsendungen nach und aus Ostafrika vom 5./9. Mai 1890.

7. Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen ohne und mit Werthangabe sowie von Briefen und Kästchen mit Werthangabe nach und aus der Argentinischen Republik und Uruguay vom 26. Juli 1894.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen nach und aus Portugal vom 19./23. Dezember 1895.

8. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei in Oldenburg (Gr.).

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen nach und aus Marocco vom 16./18. November 1895. Zusatz-Abkommen hierzu vom 16. August 1899.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen nach und aus Portugal vom 19./23. Dezember 1895.

9. Rhederei A. Kirsten in Hamburg.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen mit und ohne Werthangabe nach Grofsbritannien und Irland vom 2. Juli 1894.

10. Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« in Bremen.

Abkommen wegen der Beförderung von Postpacketen mit und ohne Werthangabe nach Grofsbritannien und Irland vom 23. Juli 1897.

11. Deutsche Levante-Linie in Hamburg.

Abkommen wegen der Beförderung von Packetsendungen zwischen Hamburg und den Anlegeplätzen der Dampfer in der Levante vom 15./23. Dezember 1899.

II. Telegraphen-Verträge und Abkommen.

A. Allgemeiner internationaler Verkehr.

Internationaler Telegraphen-Vertrag, abgeschlossen zu St. Petersburg am 10./22. Juli 1875, nebst Ausführungs-Uebereinkunft und Tarif-Tabellen für den internationalen Telegraphen-Verkehr (Budapester Revision vom 22. Juli 1896).

Dem Vertrage sind aufser Deutschland folgende Staaten beigetreten:

Argentinische Republik, Australien (Neu-Caledonien, Neu-Seeland, Neu-Süd-Wales, Queensland, Süd-Australien, West-Australien, Tasmanien, Victoria), Belgien, Bosnien-Herzegowina, Brasilien, Britisch-Indien, Bulgarien, Cap der Guten Hoffnung, Ceylon, Cochinchina, Dänemark, Egypten, Frankreich — zugleich für Algerien —, Griechenland, Grofsbritannien nebst Gibraltar und Malta, Italien, Japan, Luxemburg, Montenegro, Natal, Niederlande, Niederländisch-Indien, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Persien, Portugal, portugiesische Kolonien (in Afrika, Asien und Oceanien), Rumänien, Rufsland, Schweden, Schweiz, Senegal, Serbien, Siam, Spanien, Türkei und Tunis.

Ferner sind folgende Privat-Telegraphen-Gesellschaften dem Vertrage beigetreten:

Eastern Telegraph Company in London, Direct Spanish Telegraph Company in London, Black Sea Telegraph Company in London, Indo-European Telegraph Company in London, West-India and Panama Telegraph Company in London, Direct West-India Cable Company in London, The Commercial Cable Company in Paris, Det Store Nordiske Telegraph Selskab (Grofse Nordische Telegraphen-Gesellschaft) in Kopenhagen, West-African Telegraph Company in London,

Compagnie française des câbles télégraphiques in Paris, Compagnie Télégraphique et Téléphonique de la Plata in Buenos Aires, South American Cable Company in London, Halifax and Bermudas Cable Company in London, Deutsche See-Telegraphen-Gesellschaft in Cöln (Rhein).

B. Sonderverkehr zwischen Deutschland und einzelnen Staaten.

a) Telegraphen-Uebereinkommen.

1. Belgien.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Belgien vom 15. September 1890.

2. Dänemark.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Dänemark vom 19./27. Dezember 1876. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen vom 19./22. Januar 1886.

3. Frankreich.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 20. Juni 1890.

4. Grofsbritannien und Irland.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Grofsbritannien und Irland vom 30. Oktober 1888 und vom 28. März 1889.

5. Luxemburg.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Luxemburg vom 15./19. Juni 1886. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen vom 6. November 1891.

6. Niederlande.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden vom 13./16. März 1891.

7. Norwegen.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Norwegen vom 6. April 1879. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen vom 14. Juni 1890.

8. Oesterreich-Ungarn.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 1. Juli 1891.

9. Rumänien.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Rumänien vom 20. Juli 1896.

10. Rufsland.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Rufsland vom 5./17. Juni 1890.

11. Schweiz.

Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Deutschland und der Schweiz vom 15. September 1885.

b) Fernsprech-Uebereinkommen.

1. Belgien.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Belgien vom 28. August 1895.

2. Dänemark.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Dänemark vom 23. Mai 1895.

3. Frankreich.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 28. März 1900.

4. Niederlande.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden vom 20. Juli 1896.

5. Oesterreich.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Oesterreich vom 7./8. Januar 1898.

6. Schweiz.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und der Schweiz vom 15. Juni 1898.

7. Ungarn.

Fernsprech-Uebereinkommen zwischen Deutschland und Ungarn vom 18. Oktober 1896.

72. Erkenntnifs des Reichsgerichts über die Haftung des Posthalters. Ist der Posthalter Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs?

Das Reichsgericht hat unlängst die Frage, ob der Posthalter nach Mafsgabe des Artikel 390 des Handelsgesetzbuchs älterer Fassung als Frachtführer anzusehen ist, entgegen der Auffassung des früheren Königlich Preufsischen Ober-Tribunals, in verneinendem Sinne entschieden. Der Sachverhalt ist folgender.

Am 12. November 1897 war aus der $7^{\underline{16}}$ von B. nach G. abgegangenen Personenpost während der Fahrt auf der bis $7^{\underline{52}}$ zurückgelegten Strecke von B. bis S. der im Vorderladeraume des Postwagens untergebrachte Kurssack, enthaltend vier Geldbriefbeutel mit einem Werthinhalte von 1583 Mark 94 Pf. und eine gröfsere Zahl gewöhnlicher Briefe und Zeitungsbunde, abhanden gekommen. Den Postwagen fuhr der Postillon X. Dieser hatte sich die vier Geldbriefbeutel in B. in Gegenwart des abfertigenden Beamten in den Kurssack einzählen lassen und den Empfang anerkannt, den Kurssack aber nicht selbst in den auf der linken Seite des Wagens befindlichen verschliefsbaren Vorderladeraum gebracht, sondern dies dem Postschaffner überlassen, der nach Ansicht des Postillons auch den Schlüssel im Schlosse herumgedreht hatte. Der Abfertigungsbeamte war beim Verladen und Verschliefsen nicht zugegen gewesen. Das Oeffnen des Vorderladeraums in S. geschah in Abwesenheit des Postillons X.; das Fehlen des Kurssacks wurde sofort festgestellt. Nach dem Ergebnisse der Untersuchung war anzunehmen, dafs der Verlust des Kurssacks weder beim Einladen in B. noch beim Ausladen in S., sondern während der Fahrt sich ereignet hatte. Nachträglich ergab sich noch, dafs drei von den vier Zuhaltungsfedern des an dem Vorderladeraume des Wagens befindlichen Schlosses zerbrochen gewesen waren; es hatte somit die Möglichkeit bestanden, dafs beim Berganfahren und bei Stöfsen des Wagens die vierte Zuhaltungsfeder zurückgesprungen war und der Riegel sich zurückgeschoben hatte. Gleichwohl war bei dem Umfange des nur mit Anstrengung im Vorderladeraum untergebrachten Kurssacks als ausgeschlossen zu erachten, dafs er ohne äufsere Einwirkung dem Vorderladeraum entfallen sein konnte.

Die Ober-Postdirektion in N. machte für den entstandenen Schaden und die Untersuchungskosten den Postillon X. verantwortlich. Dieser erkannte auch für den Fall, dafs ein anderer Schuldiger nicht ermittelt würde, seine Ersatzpflicht an, vermochte aber, da er vermögenslos war, die Schuld nicht zu tilgen. In Folge dessen forderte die Ober-Postdirektion auf Grund der Bestimmung im Artikel 22 Abs. 2 der Postfuhrordnung von dem Posthalter Zahlung und beschritt, da er die Anerkennung seiner Ersatzpflicht ablehnte, den Weg der Klage. In der Klagebegründung war Folgendes ausgeführt.

Der auf der Fahrt zwischen B. und S. erfolgte Verlust des Kurssacks sei lediglich auf grobe Versehen des Postillons zurückzuführen und hätte nicht eintreten können, wenn Letzterer während der Fahrt diejenige Aufmerksamkeit angewendet hätte, zu welcher er durch sein Amt verpflichtet gewesen wäre. Der Postillon habe seine Ersatzpflicht, falls sonst kein Schuldiger ermittelt werde, auch anerkannt, sei aber vermögenslos, und deshalb müsse die Ober-Postdirektion sich an den Posthalter halten. Die Ersatzpflicht des Letzteren stütze sich ferner auch auf die Artikel 390, 395 und 400 des Handelsgesetzbuchs älterer Fassung, da der Posthalter nach dem als Unterfrachtvertrag aufzufassenden Postfuhrvertrag im Sinne des Artikel 390 des Handelsgesetzbuchs als Frachtführer zu erachten sei.

Der Posthalter bestritt, dafs er Frachtführer oder Unterfrachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs sei. Er hafte nach Artikel 22 Abs. 2 der zum Postfuhrvertrage gehörenden Postfuhrordnung nur für Schaden und Nachtheil, der durch Handlungen oder Unterlassungen des Postillons zugefügt werde. Er bestritt ferner, dafs den Postillon irgend ein Verschulden an dem Verluste treffe; jedenfalls sei ein solches Verschulden nicht dargethan. Vielmehr sei das Schlofs am Vorderladeraume des Postwagens so defekt gewesen, dafs man es nicht mehr ordentlich habe schliefsen können und es schon früher während der Fahrt von selbst aufgegangen sei. Dies habe der Postillon vor dem Verlust amtlich gemeldet gehabt. Durch die Fehlerhaftigkeit des Schlosses sei jedenfalls der Verlust entstanden.

Letztere Anführung wurde von der Ober-Postdirektion bestritten und es wurde behauptet, die Versehen des Postillons könnten mit dem Verluste des Kurssacks in ursächlichem Zusammenhange stehen.

Das in erster Instanz entscheidende Landgericht wies die Klage ab. Es nahm an, dafs nach dem Postfuhrvertrage der Posthalter der Post lediglich Fuhrdienste bei Ausübung ihrer Frachtführergeschäfte zu leisten, Gütertransporte aber nicht übernommen habe; demnach sei der Posthalter kein Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs und habe keine Ersatzpflicht. Auch die Behauptung, dafs der Verlust nur durch ein Versehen des Postillons herbeigeführt sei, erscheine nicht hinreichend begründet. Es sei keine während der Fahrt erfolgte Handlung oder Unterlassung des Postillons angegeben, die mit dem Verlust in ursächlichem Zusammenhange stehe. Die blofse Möglichkeit eines solchen ursächlichen Zusammenhanges sei unerheblich.

Die Ober-Postdirektion legte hiergegen die Berufung ein und machte in der Berufungsinstanz nochmals geltend, dafs der vom Vorderrichter vermifste Zusammenhang zwischen dem Verlust und einem Versehen des Postillons vorliege; auch sei, entsprechend der Ausführung in dem Urtheile des Königlich Preufsischen Ober-Tribunals vom 9. November 1877, anzunehmen, dafs der Posthalter Frachtführer im Sinne des Artikel 390 des Handelsgesetzbuchs sei und daher gemäfs der Artikel 395 und 400 hafte.

Diese Auffassung wurde jedoch von dem Königlichen Oberlandesgerichte zu H., welches die Berufung zurückwies, abgelehnt; dem Umstande, dafs der Postillon sich zum Ersatze verpflichtet gehalten habe, sei keine Bedeutung beizumessen, da er irgend ein Versehen, das für den Verlust des Kurssacks kausal gewesen, nicht eingestanden habe.

Die hiergegen eingelegte Revision wurde vom Reichsgerichte durch Urtheil vom 17. März d. Js. für nicht begründet erachtet. Die Entscheidungsgründe, soweit sie in Betracht kommen, lauten, wie folgt.

»Nach dem Inhalte des Vertrags, welchen der Kläger mit dem Beklagten abgeschlossen hat, ist von dem Berufungsgerichte mit Recht die Auffassung zurückgewiesen worden, welche der Kläger auch in der Revisionsinstanz vertreten hat und welche dahin geht, dafs der Beklagte für den eingetretenen Verlust der vier Geldbriefbeutel mit den fünf Werthsendungen nach Mafsgabe der Artikel 390, 395 und 400 des Handelsgesetzbuchs älterer Fassung zu haften habe. Denn der Beklagte ist nach der Stellung, welche ihm die Postverwaltung nach dem erwähnten Vertrag über die Besorgung des Postfuhrwesens der Station G. eingeräumt hat, nicht Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs gewesen, wie dies das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat. Zwar ist nach diesem Vertrage die Verpflichtung des Beklagten als Posthalter nicht darauf beschränkt, dafs er die zur Beförderung der regelmäfsigen und nicht regelmäfsigen Posten erforderlichen Postillone, Wagen und Pferde stellt, sondern er hat auch die Beförderung der Wagen durch die Postillone zu

besorgen und haftet für diese, wenn sie bei der Beladung oder Entladung des Postwagens, soweit sie ihnen durch die Dienstanweisung für Postillone übertragen ist, durch Handlungen oder Unterlassungen eine Dienstwidrigkeit begehen, für den hieraus dem Kläger entstehenden Schaden. Gleichwohl aber ist der Beklagte als Posthalter nicht Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs. Denn Frachtführer in diesem Sinne ist nicht schon der, welcher zum Zwecke der Ausführung des Transports Dienste leistet, oder auf Grund eines ihm ertheilten Auftrags oder Befehls thätig wird; Frachtführer ist vielmehr — wie der erkennende Senat in dem in Band 25 der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen veröffentlichten Urtheile vom 25. Mai 1889 Nr. 25 S. 108, 110 ff. ausführlich dargelegt hat — nur derjenige, welcher die dem Frachtführer obliegende Transportleistung selbst, das Werk, welches zu vollenden ist, in gewerblicher Selbständigkeit und auf eigene Rechnung ausführt. Beide Merkmale gehören zum Begriffe des Frachtvertrags und rechtfertigen die verschärfte Haftung des Frachtführers; beide fehlen in der Stellung des Beklagten als Posthalters. Er hat nicht selbständig Anordnungen über die Art und Weise des Transports, die Sicherung und den Schutz derselben zu treffen, sondern hat lediglich den Anordnungen des Klägers in diesen Beziehungen Folge zu leisten und dafür einzustehen, dafs auch die Postillone, die in seinen Diensten stehen, den vom Kläger selbständig getroffenen Anordnungen Folge leisten. Die Gefahr des Transports selbst übernimmt der Posthalter durch die Dienste, die er leistet, nicht, er ist auch, weil er nicht auf eigene Rechnung transportirt, nicht befugt, je nach dem gröfseren oder geringeren Werthe der Postsendungen und dem hiernach wechselnden Risiko selbständig die Vergütung zu berechnen. Er hat vielmehr lediglich dem Kläger seine Dienste zu dem von diesem vorgeschriebenen Transporte vermiethet und erhält für diese Dienstmiethe die nach dem Vertrage festgesetzte Vergütung, die sich nach der Zahl der gestellten Pferde, der Beschaffenheit der Wagen und der zurückgelegten Entfernung bemifst und danach allein sich berechnet. Der Beklagte ist demnach weder Frachtführer noch Unterfrachtführer, denn auch die Stellung des letzteren setzt die gewerbliche Selbständigkeit und Arbeit auf eigene Rechnung voraus, die es ihm freistellt, einen ihm angesonnenen Transport nach seinem Ermessen abzulehnen. Der Beklagte hingegen hatte eine derartige Befugnifs dem Kläger gegenüber nicht. Er war nur dessen Gehülfe.

Das vom Kläger vorgelegte Urtheil des vormaligen Königlich Preufsischen Ober-Tribunals steht allerdings auf einem hiervon abweichenden Standpunkte; näher begründet ist derselbe aber nicht.

Es konnte deshalb bei Prüfung der Schadensersatzklage, welche der Kläger erhoben hat, nur die vom Beklagten übernommene vertragsmäfsige Haftung in Frage kommen, die sich allerdings nach dem erwähnten Artikel 22 Abs. 2 der Postfuhrordnung auf jeden Schaden und Nachtheil erstreckt, welcher der Postverwaltung durch eine Handlung oder Unterlassung des Postillons während der Postdienstleistung zugefügt wird. Eine solche schadenbringende, für den Verlust ursächliche Handlung hat der Kläger thatsächlich nicht behauptet, geschweige denn bewiesen. Beim Mangel einer solchen Behauptung ist die Klage mit Recht abgewiesen worden, da nach der Beschaffenheit des Verschlusses es recht wohl denkbar ist, dafs das Gut nächtlicher Weile ohne Verschulden des Postillons abhanden kam.

73. Handel und Industrie in der Mandschurei.

Die Besitznahme der Halbinsel Liautung durch die Russen und der Bau der mandschurischen Eisenbahn haben das bis dahin wenig bekannte Gebiet der Mandschurei, das zweimal so grofs ist wie ganz Deutschland, der zivilisirten Welt bedeutend näher gerückt, so dafs eine Untersuchung der dortigen Handels- und Industrieverhältnisse für Viele von Werth ist. In interessanter Weise werden diese in einem unter dem Titel »Rufsland in Asien« bei Zuckschwerdt & Cie. zu Leipzig erschienenen trefflichen Buche des Generalmajors z. D. Krahmer beleuchtet. Es wird darin die Ueberzeugung ausgesprochen, dafs mit der Besitzergreifung von Liautung eines der Haupthindernisse im Verkehre der Mandschurei: die Unsicherheit der Handelsstrafsen, die bisher ein ergiebiges Feld für unzählige Räuberbanden bildete, schwinden und dafs es gelingen werde, allmählich auch den Erpressungen ein Ziel zu setzen, welchen die Karawanen von Seiten der Beamten, deren Gebiete sie durchziehen, ausgesetzt sind. Aus dem reichen Inhalte des Werkes dürften namentlich die folgenden, in einem anknüpfenden Artikel des Ostasiatischen Lloyd wiedergegebenen Ausführungen über die Verhältnisse Klarheit verbreiten.

Da die Bevölkerung im Inneren der Mandschurei arm ist, so erstreckt sich der Handel dort fast nur auf die Bedürfnisse des täglichen Lebens, abgesehen von den Magazinen der Stapelplätze, wo auch andere Gegenstände zu haben sind. Wie überall, sind die Städte die Handelsmittelpunkte für die Umgegend; von hier aus werden die Waaren nach den umliegenden Dörfern und dem flachen Lande vertrieben. Auch werden dort die Roherzeugnisse des Landes, die in Handelsdörfern gesammelt sind, bis zur Ausfuhr aufgespeichert. An einigen Punkten der nördlichen Mandschurei finden zu gewissen Zeiten Jahrmärkte statt, um den nomadisirenden Stämmen Gelegenheit zu geben, ihre Rohprodukte gegen Industrieerzeugnisse einzuhandeln; an Stelle baaren Geldes, das nur in sehr geringen Mengen vorhanden ist, beschränkt sich der Verkehr fast ausschliefslich auf Tauschhandel.

Aus dem Umstande, dafs die Bevölkerung der Mandschurei weit überwiegend Ackerbau treibt, erklärt es sich, dafs die Handelsartikel vorzugsweise aus Rohprodukten des Bodens bestehen, die in manchen Theilen des Landes, wie in der oberen Mandschu-Tiefebene, einen bedeutenden Ueberschufs aufweisen, hauptsächlich an Bohnen und Weizen. Andere Erzeugnisse, z. B. Sesam, Hirse, Gerste u. s. w., werden zu Branntwein und Oel verarbeitet und kommen in dieser Form auf den Markt. Opium, Tabak, Indigo und Hanf sind weitere Handelsartikel von grofser Wichtigkeit.

Die Stadt Tsitsikar ist der Mittelpunkt für den Handel der Provinz Ho-lung-kiang und ihr Hinterland. Sie vermittelt auch den Verkehr mit den russischen Bergwerksorten. Aus dem Chulunbuiskischen Bezirke werden ihr grofse Mengen Zucker, Hausgeräthe und Salz zugeführt und für den Vieh-, Häute- und Wollhandel bildet sie überhaupt die Zentralstelle für die ganze Mandschurei. Ist auch der Vieh- und Häutehandel im Vergleiche zu dem Umsatz an Ackerbauprodukten geringfügig, so werden doch immerhin allein für die nach dem Chulunbuiskischen Bezirk ausgeführten Waaren etwa 3000 Stück Rindvieh, 6000 bis 7000 Schafe, 5000 Pferde und erhebliche Mengen von Ziegenfellen, Schafwolle, Ochsen- und Kuhhäute jährlich eingetauscht. Dabei giebt es in der mongolischen Steppe noch mehr als eine halbe Million Stück Rindvieh, die jetzt fast werthlos sind. Noch reicher an Vieh, besonders Schweinen, ist die Provinz Bajan-sussu, die ihre Produkte

zum gröfsten Theil nach der Hafenstadt Yingtze-kou auf der Halbinsel Liautung liefert.

Fische der verschiedensten Arten kommen in grofsen Mengen auf den Markt von Tsitsikar und Chansi und werden von dort in gesalzenem oder getrocknetem Zustand in das Innere des Landes abgesetzt. Das Salz für die ganze Mandschurei wird aus Niuchwang oder Yingtze-kou eingeführt. Der Waldreichthum der Mandschurei hat einen lebhaften Holzhandel auf dem Sungari und einigen Nebenflüssen ins Leben gerufen, der sich besonders in den Städten Boduna, Sanshing, Bajan-sussu und Tsitsikar zusammenzieht. Wo man Steinkohlen findet, werden sie an Ort und Stelle verbraucht; einem Handel damit haben bisher die mangelhaften Beförderungsmittel entgegengestanden. Gold, das in Moche und Guan-li-san gewonnen und aus dem russischen Gebiet auf unehrliche Weise verkauft wird, kommt in beträchtlichen Mengen ebenfalls nach Tsitsikar und geht von dort nach Mukden, Peking und Shanghai weiter. — Im Allgemeinen ist es schwer, den Aufsenhandel der Mandschurei richtig zu schätzen, da es bei der Bestechlichkeit der chinesischen Zollbehörden unmöglich ist, zuverlässige Angaben über die Menge und den Werth der gehandelten Waaren zu erlangen.

Der Tauschhandel an der mandschurisch-russischen Grenze, der nach einem Vertrage von 1858 frei war, ist inzwischen gewissen Steuern unterworfen worden, die indefs nur selten erhoben werden können, weil die grofse Ausdehnung der Grenze eine wirksame Ueberwachung unthunlich macht. Mit den am Amur angesiedelten russischen Herdenbesitzern und Ackerbauern tauschen die Chinesen ihre Industrieerzeugnisse mit grofsem Gewinn aus. Als Mittelpunkt des russischen Handels mit der Mandschurei gilt die mandschurische Grenzstadt Aigun, wohin übrigens auch chinesische, europäische und amerikanische Manufakturwaaren, koreanische Gewebe, österreichische Streichhölzer, Manilacigarren und ausländische Weine vertrieben werden. Die Ausfuhr der Mandschurei auf russisches Gebiet richtet sich vorzugsweise nach Blagowieschtscheng und wurde im Jahre 1895 auf 1 361 000 Rubel beziffert. Ueber den Sungari abwärts gehen, trotz der in diesem Flusse sich bietenden prächtigen Wasserstrafse, jährlich nur etwa 8,19 Millionen kg Waaren nach dem russischen Amurgebiete, während über Yingtze-kou 60 Millionen kg dorthin befördert werden, obwohl die Fracht auf diesem Wege erheblich theuerer ist. Den Verkehr mit den Bewohnern des Sungarigebiets haben die russischen Kaufleute, so sehr sie sich auch darum bemühten, den Chinesen bisher nicht entreifsen können; nur der dortige Fischhandel ist gänzlich in die Hände russischer Kaufhäuser übergegangen.

Fremde Waaren werden in grofsen Mengen über Chansi in die Mandschurei eingeführt. Besonders bevorzugte Artikel sind amerikanische und europäische Zeugstoffe (Shirting, Drell), chinesisches Baumwollzeug, Wolldecken, Watte, Streichhölzer, Lampen, Salz u. s. w.; über Wladiwostok wird die Mandschurei ebenfalls mit solchen Waaren versorgt; in der letzten Zeit ist auch die Einfuhr fremder Waaren, namentlich japanischer, über Yingtzekou nicht unwesentlich gestiegen.

Die grofse Steigerungsfähigkeit des Handels der Mandschurei unter der Wirkung verbesserter Beförderungseinrichtungen leuchtet ein, wenn man sich die schwerfälligen Formen des heutigen Verkehrs vergegenwärtigt. Bisher war das wichtigste Transportmittel der in ganz Nordchina gebräuchliche zweiräderige schwere Karren, der eine Last von 1300 bis 1600 kg aufnimmt und mit 5 bis 12 Maulthieren bespannt wird; im Winter tritt die Verwendung von Schlitten hinzu. Zudem findet der Transport hauptsächlich im Herbste und Winter statt, weil um diese Zeit die Wege besser sind als

während der Regenzeit, und ferner der Ackerbauer, der seine Zugthiere für die Beförderungszwecke vermiethet, alsdann keine Beschäftigung auf dem Felde findet und deshalb auch die eigene Arbeitskraft gegen billigen Lohn in den Dienst des Waarentransports zu stellen in der Lage ist. Nur der letztere Umstand macht es erklärlich, dafs Millionen von Zentnern auf der Achse nach Yingtze-kou und anderen Handelsmittelpunkten geschafft werden können, zumal der Verkehr auf den sonst ausgezeichneten Wasserstrafsen verhältnifsmäfsig wenig entwickelt ist und sich vorwiegend auf die Flüsse Jalu, Liau-ho, Sungari und Nonni beschränkt. Dafs mit der Vollendung der mandschurischen Eisenbahn die Verhältnisse eine bedeutende Umgestaltung zum Besseren erfahren müssen, ist sonach in der That kaum zu bezweifeln. Wenn auch der zu erwartende Aufschwung in erster Linie Rufsland zu Gute kommen wird, so können doch auch andere Nationen, die mit ihm in der Mandschurei in Handelskonkurrenz treten, aus der mit der Besitzergreifung von Liautung und der Fertigstellung der genannten Eisenbahn neu geschaffenen Lage nur Vortheile ziehen.

---

74. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Oesterreich und Ungarn.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Lindow in Berlin.

(Auf Grund einer Studienreise im Sommer 1898.)

(Fortsetzung.)

Telegraphentechnik.

Zur Verbindung der Apparate unter einander, auch zu den Tischverbindungen, wird stets isolirter Draht verwendet.

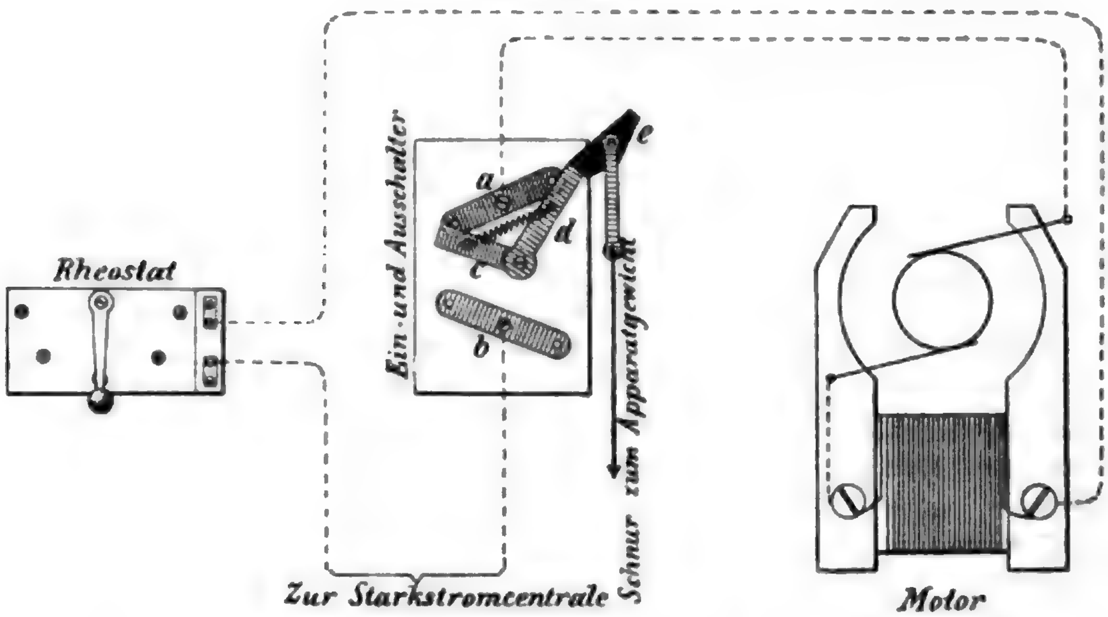
Die Führung der Zimmerleitung — Guttapercha-Adern, Hooperdrähte oder Cellulosedraht — geschieht unter der Bedielung oder längs der Wände. Der Cellulosedraht wird an Porzellan-, Isolirknöpfchen, die auf einer Isolirleiste aus Holz angeordnet sind, befestigt.

Alle Morse-Apparate werden auf eintheiligen Tischen, meist Eisengestell mit Holzplatte, aufgestellt. Die Anordnung der Tische erfolgt derart, dafs der Apparatbeamte beim Arbeiten das Gesicht dem Fenster zuwendet; erforderlichenfalls werden die Tische in mehreren Reihen aufgestellt. Viertheilige Apparattische sind in Oesterreich und in Ungarn unbekannt. In beiden Ländern werden die Morse-Apparate ausschliefslich durch vorgeschaltete Relais betrieben. Während in Ungarn fast durchweg Farbschreiber zur Verwendung kommen, findet man in Oesterreich vielfach noch Reliefschreiber. Jedes Apparatsystem ist mit einem Linienwähler — Umschalter — ausgestattet, an den Leitung, Apparat und Batterie herangeführt sind. In Arbeitsstromleitungen sind die Tasten noch mit Batteriewählern versehen, um je nach Bedürfnifs mit verschieden starken Batterien arbeiten zu können.

Die Schaltung und Verwendung der Hughes-Apparate entspricht dem Verfahren im Reichs-Postgebiete. Vom Gegensprechbetrieb auf Hughes-Leitungen wird in ausgedehntem Mafse Gebrauch gemacht. Die Verwendung von selbstthätigen, durch Motoren getriebenen Aufzugsvorrichtungen für Hughes-Apparate findet immer gröfsere Ausbreitung. Die gebräuchlichste Aufzugsvorichtung ist diejenige von Deckert und Homolka (Fig. 8), die sicher, schnell und ohne erhebliche Funkenbildung arbeitet.

Der Arm *d e* der Winkelklemme *c d e* ist durch eine Schnur mit dem Gewichte des Hughes-Apparats verbunden. Beim Niedergehen des Gewichts wird der Arm *d e* nach unten gezogen, legt sich mit seinem metallischen Theile gegen die Schiene *b* und schliefst den Stromkreis für den an das allgemeine Starkstromnetz angeschlossenen Motor. Der Motoranker dreht sich und setzt durch eine Schnurübertragung ein Rad in Bewegung, das in das Kettenrad des Apparats eingreift. Das Kettenrad dreht sich und hebt das Gewicht in die Höhe. Sobald dieses unter der Ein- und Ausschaltevorrichtung angelangt ist, hebt ein an dem Gewicht oder an der Gewichtsrolle angebrachter Stift den Arm *e*, der aus isolirendem Materiale — Holz oder Hartgummi — besteht, in die Höhe und unterbricht den Motorstromkreis. Die zwischen den Theilen *c* und *d* angebrachten Spiralfedern sollen einen festen Kontakt herstellen und die Bewegungen des Armes *d e* beschleunigen. Die Aufzugsvorrichtung kann ohne Weiteres an jedem Apparat angebracht werden; bei Störungen im Motorstromkreis ist der Apparat stets sogleich wieder für den Fufsbetrieb verwendbar.

Fig. 8.



Bei kleineren Anstalten finden in Oesterreich Plattenblitzableiter für 2, 3, 6 und mehr Leitungen aus Gufseisen Verwendung. Bei den meisten Anstalten sind Matzenauer'sche Seidenband-Blitzableiter (Fig. 9a) aufgestellt, die je nach dem Umfange des Amtes für eine beliebige Anzahl von Leitungen hergestellt werden.

Ein 2 cm sarker Messingzylinder ist um seine Längsachse drehbar auf einem Grundbrett angebracht und mit einer Erdleitung verbunden. Ueber die Mantelfläche des Zylinders ist ein Seidenband gelegt. Seitlich von der Walze befinden sich Messingklemmen, an welche die von aufsen kommenden Leitungen herangeführt sind und von denen die Leitungen zu den Apparaten weitergehen. An diese Klemmen sind starke Federn angesetzt, die über die Walze hinausgreifen und federnd auf die Oberfläche des Seidenbandes drücken. Bei einer Gewitterentladung tritt die atmosphärische Elektrizität in die Messingklemmen und Federn und geht unter Durchschlagung des Seidenbandes über die Messingwalze zur Erde. Ein System von Rollen dient zum Verschieben des Seidenbandes, wenn es durch atmosphärische Entladungen verbrannt worden ist. Für jede Leitung ist ein besonderer Seidenstreifen bestimmt.

In Ungarn sind fast ausschliefslich **Spitzenblitzableiter** der in Fig. 9b angedeuteten Form in Gebrauch. Auf einem hölzernen Grundbrette sind drei mit Metallknöpfen versehene Messingständer *a*, *b* und *c* angeordnet. Die Knöpfe *a* und *b* sind durch eine Spirale aus dünnem Neusilberdrahte verbunden. Der Knopf *b* läuft nach *c* zu horizontal in eine Platinspitze aus, der in geringer Entfernung — etwa Papierstärke — eine eben solche Spitze des Knopfes *c* gegenübersteht.

Zum Schutze der Kabel dienen, an Stelle der in Deutschland gebräuchlichen Stangenblitzableiter, in Oesterreich Plattenblitzableiter. Kohleblitzableiter und Blitzableiter mit Abschmelzdrähten, in Ungarn Kohleblitzableiter mit Vakuumabschmelzvorrichtung.

Nach der Einführung der Morse-Apparate wurden in Oesterreich zunächst kleinplattige Daniell'sche Zink-

Fig. 9a.

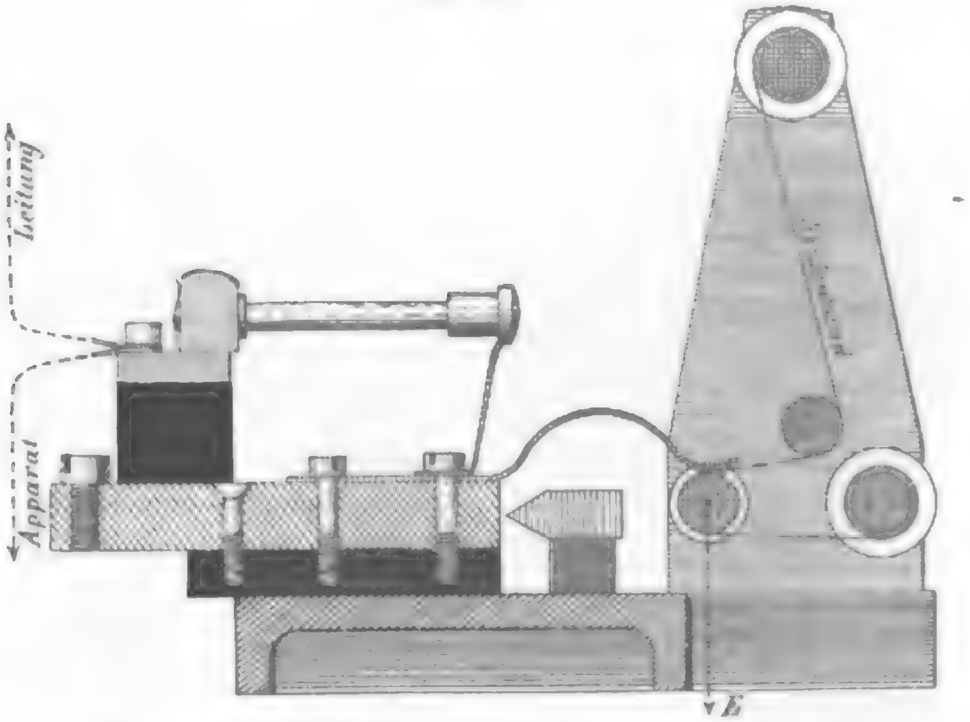
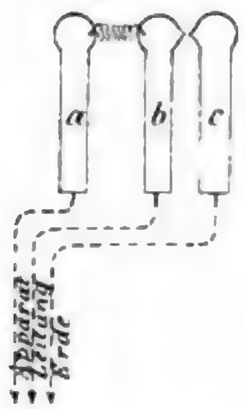


Fig. 9b.



Kupferelemente in Gebrauch genommen, für den Lokalstromkreis würden grofsplattige Daniell'sche Elemente verwendet. An Stelle der kleinplattigen Elemente traten später die Meidinger-Ballonelemente. Diese beiden Arten von Elementen sind heute noch in Betrieb sowohl für die Linienstromkreise als für die Lokalstromkreise. Für den Betrieb der Hughes-Apparate dienen meist Meidinger-Elemente.

In Ungarn werden für den Telegraphenbetrieb nur Meidinger-Elemente benutzt.

In neuerer Zeit werden in beiden Ländern Versuche mit Sammlerbatterien für den Telegraphenbetrieb gemacht. Diese Batterien werden mittelst Dynamomaschinen geladen.

Fernsprechwesen.

Allgemeines.

In Oesterreich und in Ungarn nahm der Staat lange Zeit in Bezug auf die Einführung des staatlichen Fernsprech-

betriebs eine abwartende Stellung ein und überliefs die Einrichtung von Stadt-Fernsprechanlagen zumeist der Privatunternehmung. Am 24. Juli 1887 wurde das erste staatliche Lokalnetz in Reichenau in Oesterreich in Betrieb gesetzt. Erst nachdem in Oesterreich durch die Telephon-Verordnung vom 7. Oktober 1887 der Fernsprecher als staatliches Verkehrsmittel erklärt worden war, übernahm der Staat die inzwischen hergestellten Privat-Fernsprechnetze, als letztes im Jahre 1895 das Netz der Wiener Privat-Telephongesellschaft, so dafs jetzt in Oesterreich der Fernsprechbetrieb sich ausschliefslich in den Händen des Staates befindet. Auch in Ungarn beschlofs der Staat nach Feststellung des Fernsprech-Regals durch das Gesetz vom 8. August 1888, den Betrieb in den vorhandenen Privatnetzen zu übernehmen. Als sich bei der Budapester Privat-Telephon-Gesellschaft Zahlungsschwierigkeiten einstellten, kaufte der ungarische Staat im Jahre 1888 die ganzen Einrichtungen an, überliefs aber zunächst noch den Betrieb, welcher unter staatliche Aufsicht gestellt wurde, der genannten Gesellschaft. 1897 ist dann auch der Betrieb auf die Post- und Telegraphenverwaltung übergegangen. Gegenwärtig bestehen in Ungarn nur noch vier Privat-Fernsprechnetze, die aber demnächst vom Staate angekauft werden sollen.

Wie überall, so hat auch in Oesterreich-Ungarn das Fernsprechwesen einen raschen Aufschwung genommen. In Oesterreich ist seit dem Jahre 1890 die Zahl der Fernsprech-Vermittelungsanstalten von 64 auf 204, die Zahl der Theilnehmerstellen von 11 095 auf 24 105, die Zahl der an interurbane Leitungen angeschlossenen Orte auf 157, die Zahl der interurbanen Leitungen von 23 auf 83 am Ende des Jahres 1897 gestiegen. In Ungarn hat am Schlusse des Jahres 1897 die Zahl der Stadt-Fernsprechnetze (mit Ausschlufs der Komitats-Fernsprecheinrichtungen) 46, die Zahl der Theilnehmerstellen 10 575 und die Zahl der Fernsprechverbindungsleitungen (mit Ausschlufs derjenigen in den Komitatsnetzen) 17 betragen.

Es waren ferner Ende 1897 vorhanden:

	in Oesterreich km	in Ungarn km
Leitungen in Stadt-Fernsprecheinrichtungen	82 816	19 520
interurbane Linien	6 895	1 519
interurbane Leitungen......................	15 131	5 954.

Zur Zeit bestehen in Ungarn 95 staatliche Fernsprechnetze mit 12 050 Theilnehmerstellen.

Während in Oesterreich schon bei einer geringen Anzahl von Theilnehmern, selbst bei 2, 3 und 4 Theilnehmern, Stadt-Fernsprecheinrichtungen ins Leben gerufen werden, ist in Ungarn im Allgemeinen das Vorhandensein von 25 bis 30 Abonnenten Vorbedingung für das Zustandekommen eines Orts-Fernsprechnetzes.

Mit Ausschlufs des Ortsverkehrs können auch Fernsprechanschlüsse hergestellt werden, die unmittelbar in die Fernämter eingeführt sind und lediglich zum Sprechen auf den Fernsprech-Verbindungsleitungen dienen. Es handelt sich hierbei zumeist um Theilnehmer, die viel nach aufserhalb sprechen. Durch diese Einrichtung wird insofern eine Beschleunigung des Sprechverkehrs erreicht, als die bei den übrigen Theilnehmern nothwendige Verbindung der Anschlufsleitung von der Orts-Vermittelungsanstalt zum Fernamt in Wegfall kommt.

Um die politischen und militärischen Behörden in den Komitaten mit einander in Verbindung zu setzen, die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Komitate zu heben und auch den kleinen Städten und dem flachen Lande

durch Verbindung mit den Verkehrsmittelpunkten in reichem Mafse die Vortheile des Fernsprechers angedeihen zu lassen, werden in Ungarn innerhalb der Komitate sogenannte Komitats-Fernsprecheinrichtungen hergestellt. Ursprünglich nur für die Grenzbezirke bestimmt, ist die Einrichtung gegenwärtig schon auf 15 Komitate ausgedehnt, in denen 231 Fernsprechzentralen für diesen besonderen Verkehr bestehen. Ende 1897 waren in den Komitatsnetzen 2873 km Linie, 7315 km Leitung und 1167 Sprechstellen vorhanden. Zur Herstellung eines Komitats-Fernsprechnetzes werden an denjenigen Orten, an welchen sich Postanstalten befinden, Vermittelungsanstalten eingerichtet, wenn sich mindestens 3 Abonnenten, darunter jedoch nur höchstens eine Behörde, die Gebührenermäfsigung geniefst, zur Betheiligung angemeldet haben. Die Vermittelungsanstalten werden unter einander durch Doppelleitungen verbunden, während die Theilnehmer durch Einzelleitungen an die Zentralen angeschlossen werden. Nach Bedürfnifs können auch benachbarte Komitate unter einander durch Doppelleitungen verbunden werden.

Oeffentliche Fernsprechstellen werden in Oesterreich und Ungarn in grofser Zahl sowohl an Orten mit Stadt-Fernsprecheinrichtung als nach Bedürfnifs an Orten ohne Vermittelungsanstalt, und zwar nicht nur bei Post- und Telegraphenanstalten, sondern auch bei Privatpersonen eingerichtet. Grundsätzlich wird bei jeder Vermittelungsanstalt eine öffentliche Fernsprechstelle eingerichtet; alsdann kommen in erster Linie Punkte mit lebhaftem Geschäfts-, Fremden- und Touristenverkehr in Frage. Die öffentlichen Fernsprechstellen dienen auch zur schriftlichen Auflieferung von Telegrammen. Die Zahl der öffentlichen Fernsprechstellen hat Ende 1897 in Oesterreich 406, in Ungarn 99 betragen. Davon entfielen auf Wien 53, auf Prag 16 und auf Budapest 13 Stellen.

Gebühren und Betrieb.

In Wien beträgt die Jahresvergütung für jeden Anschlufs an eine Vermittelungsanstalt bei einer Entfernung der Theilnehmerstelle von dieser Anstalt bis 2 km 100 fl., für jedes weitere Kilometer 25 fl. mehr.

In den übrigen Stadt-Fernsprecheinrichtungen hat jeder Theilnehmer für die Herstellung, Unterhaltung und Benutzung seines Anschlusses

eine Baugebühr,
eine Stationsgebühr und
eine Umschaltegebühr

zu entrichten.

Die Baugebühr, die einen Beitrag zu den Selbstkosten der Telegraphenverwaltung für die im Interesse des Theilnehmers ausgeführten Bauarbeiten bilden soll, beträgt für Leitungsstrecken bis 500 m 50 fl., für weitere je 100 m 10 fl. bis zur Höchstentfernung von 15 km. Ueber diese Entfernung hinaus werden besondere Gebühren festgesetzt*). Die Baugebühr ist eine einmalige und vor Beginn der Bauarbeiten einzuzahlen. Ausnahmsweise kann die Entrichtung auch in höchstens 5 Jahresraten nachgegeben werden.

Wenn zum Anschlufs an eine interurbane Leitung die Herstellung einer Doppelleitung nothwendig wird, so sind für die Herstellung der Rückleitung 50 v. H. der Baugebühr mehr zu entrichten. Die Baugebühr wird theilweise zurückgezahlt, wenn die Aufhebung des Fernsprechanschlusses durch die Post- und Telegraphenverwaltung mit Rücksicht auf Staats- oder anderweitige öffentliche Interessen vor Ablauf von 5 Jahren nach Fertigstellung der Anlage erfolgt. Die

*) Für jedes Kilometer über 15 km hinaus: einmalige Baugebühr 120 fl. und jährliche Instandhaltungsgebühr 12 fl. aufser der Gebühr bis zu 15 km.

Rückzahlung beträgt nach Ablauf eines Zeitraums

bis zu	2	Jahren	50 v. H.,
über 2	- -	3 -	40 - -
- 3	- -	4 -	30 - -
- 4	- -	5 -	20 - -

der Baugebühr. Nach Ablauf von 5 Betriebsjahren findet eine Rückvergütung nicht mehr statt. Sie ist auch dann ausgeschlossen, wenn die Kündigung des Anschlusses durch den Theilnehmer erfolgt.

Die Stationsgebühr (für die Hergabe und Unterhaltung der Apparate) beträgt für jede in die Anschlufsleitung eingeschaltete Sprechstelle 30 fl. jährlich, während die Umschaltegebühr (für die Bedienung der Leitung in der Vermittelungsanstalt) auf 20 fl. jährlich festgesetzt ist. Für Theilnehmerstellen auf Bahnhöfen, in Hotels, Theatern u. s. w., deren Benutzung den Reisenden, Gästen, Theaterbesuchern u. s. w. gestattet sein soll, werden Stationsgebühr und Umschaltegebühr zum doppelten Betrag erhoben. Gegen die gleiche Gebührenerhöhung kann auch Vereinen, geschlossenen Gesellschaften oder sonstigen Korporationen die Erlaubnifs ertheilt werden, die Anschlufsleitung zur Verfügung ihrer Mitglieder zu stellen. Bei Anschlüssen der Staatsbehörden und Staatsämter wird die Stations- und Umschaltegebühr auf die Hälfte ermäfsigt. Das Handelsministerium kann die gleiche Ermäfsigung auch für andere öffentliche (Landes- und Gemeinde-) Aemter und gemeinnützige Unternehmungen (Leitungen für Feuermeldewesen, für den kommunalen Sicherheitsdienst, für die Meldungen im Interesse der Wasserversorgung, für meteorologische Beobachtungen u. s. w.) eintreten lassen.

Die Jahresvergütung für einen zweiten Apparat beträgt 30 fl.; die Kosten für die Beschaffung und Aufstellung von zweiten Weckern, besonderen Umschaltern, Tischgehäusen u. s. w. sowie für die Zuleitungen sind von den Theilnehmern zu tragen.

Wenn öffentliche Fernsprechstellen bei Privatpersonen untergebracht sind, so kann letzteren für die Hergabe der Räumlichkeiten zur Unterbringung des Apparats, für die Ueberwachung dieses und für die Wahrnehmung des Fernsprechdienstes eine besondere Vergütung bewilligt werden, die im Allgemeinen aus einem festen Telephonpauschale und einem Prozentsatze der aufgekommenen Einnahmen besteht.

In Wien werden die Anschlüsse bis zu einer Entfernung von 4 km von der Zentrale auf mindestens 1 Jahr, bei gröfseren Entfernungen auf mindestens 3 Jahre den Theilnehmern übergeben. Für die übrigen Stadt-Fernsprecheinrichtungen ist eine Mindest-Vertragsdauer nicht festgesetzt.

In Budapest ist für jeden Stadt-Fernsprechanschlufs eine jährliche Vergütung von 150 fl. im Stadtgebiete zu entrichten. Für weitere Apparate (Nebenstationen), die nur auf dem Grundstücke der Hauptstelle zugelassen sind, werden für den ersten Apparat 60 fl., für jeden weiteren Apparat 36 fl. jährlich erhoben.

In allen übrigen Stadt-Fernsprecheinrichtungen kommen innerhalb der Ortsgrenze 60 fl. für den Anschlufs zur Erhebung.

In allen Stadt-Fernsprecheinrichtungen werden über die Ortsgrenze hinaus für das erste ½ km 2 fl., für 0,5 bis 5 km 5 fl. und für jedes weitere Kilometer 1 fl. jährlich als Zuschlag erhoben. Für weitere Apparate ist ein Drittel der Gebühr für den Hauptapparat zu zahlen.

In den Komitats-Fernsprechnetzen hat jeder Theilnehmer die Kosten für die Herstellung seiner Anschlufsleitung zu tragen und zu den Kosten für die Herstellung der Sprechstelle einen einmaligen Beitrag von 30 fl. zu leisten. Für die Ausführung der Verbindungen sind jährlich innerhalb eines Bezirks des Komitats 30 fl., innerhalb des ganzen Komitats 60 fl. zu entrichten. Wenn innerhalb des

Komitats eine Stadt-Fernsprecheinrichtung besteht, so wird für die Herstellung von Verbindungen zwischen der Sprechstelle des Komitatsnetzes und der Stadt-Fernsprecheinrichtung ein jährlicher Zuschlag von 12 fl. berechnet.

Für die Benutzung der Verbindungsleitungen zwischen den Zentralen eines Komitatsnetzes werden den Theilnehmern Einzelgebühren nicht in Ansatz gebracht. Für die Herstellung dieser (Doppel-) Leitungen ist von der Gemeinde des Bezirks für jedes Kilometer ein einmaliger Kostenbeitrag von 20 fl. zu leisten. Die Stangen (unzubereitete) sind unentgeltlich zu liefern, Arbeitskräfte und Fuhren sind ohne Entgelt zu stellen.

Staats-, Landes- und Gemeindebehörden sowie gemeinnützige Anstalten geniefsen eine Ermäfsigung von 50 v. H. der Jahresvergütungen. Kaffeehäuser, Gasthöfe, Theater und Geselligkeitsvereine haben die anderthalbfache Gebühr zu zahlen.

Wenn öffentliche Fernsprechstellen bei Privatpersonen untergebracht sind, so haben die letzteren in Budapest eine Jahresvergütung von 192 fl., in der Provinz eine solche von 120 fl. zu entrichten. Dafür sind sie berechtigt, für die Benutzung der Stellen 10 kr. für jedes Gespräch zu erheben.

Bei neu zu errichtenden Netzen werden die Verträge wegen Ueberlassung von Fernsprechanschlüssen zunächst auf 3 Jahre, bei bereits bestehenden auf 1 Jahr abgeschlossen.

Bei den gröfseren Vermittelungsanstalten in Oesterreich und Ungarn wird Nachtdienst abgehalten, der auch auf die Bedienung der in diese Aemter einmündenden Fernsprechverbindungsleitungen ausgedehnt ist. Die übrigen Anstalten halten nach ihrem Verkehrsumfang und nach dem örtlichen Bedürfnisse halben Nachtdienst, verlängerten Tagesdienst, vollen Tagesdienst oder beschränkten Dienst ab. Der Nachtdienst wird von den Telephonistinnen wahrgenommen.

Bei Feuers- oder Wassergefahr oder sonstigen elementaren Ereignissen, bei Unglücksfällen oder Angriffen auf die Sicherheit der Person oder des Eigenthums ist die Benutzung der Fernsprecheinrichtungen zur Herbeirufung von Hülfe Jedermann unentgeltlich gestattet.

Der Dienst bei den Vermittelungsanstalten weicht von der Wahrnehmung des Dienstes in Deutschland im Allgemeinen wenig ab. Zur Kontrole über die ordnungsmäfsige Bedienung der Umschaltetafeln und zur Prüfung der von den Beamtinnen mit dem Publikum geführten Gespräche wird in ausgedehntem Mafse von Kontroleinrichtungen Gebrauch gemacht, die den Aufsichtsorganen des Amtes gestatten, von ihren Arbeitsplätzen aus unbemerkt sich in den Sprechstromkreis jedes Arbeitsplatzes einzuschalten und die Gespräche mitzuhören.

Die Theilnehmer an einer Stadt-Fernsprecheinrichtung können nach Hinterlegung einer entsprechenden Kaution Telegramme in ihrer Anschlufsleitung aufgeben und eingegangene Telegramme in Empfang nehmen. Für jedes Telegramm ist ohne Rücksicht auf die Wortzahl eine Uebermittelungsgebühr von 5 kr. zu entrichten.

Für die telephonische Abgabe von Nachrichten, die für einen Theilnehmer bei einer öffentlichen Fernsprechstelle aufgegeben werden oder bei der Vermittelungsanstalt mit der Post oder Rohrpost eingehen sowie für die telephonische Aufnahme solcher Nachrichten, die von einem Theilnehmer ausgehen und durch die Vermittelungsanstalt schriftlich mittelst Boten oder mit der Post oder der Rohrpost weiter befördert werden sollen — sogenannte Phonogramme —, ist eine Grundgebühr von 5 kr. und eine Worttaxe von $^1/_2$ kr. unter Aufrundung auf ganze Kreuzer zu entrichten.

Die Vermittelungsgebühr für Phonogramme und Telegramme, welche von

einem Theilnehmer aufgegeben werden, wird gestundet und am Monatsende mit den Telegrammgebühren eingezogen. Der Theilnehmer hat eine angemessene Kaution zu hinterlegen. Die Vermittelungsgebühr für Phonogramme, die bei einer Vermittelungsanstalt mit der Post oder Rohrpost eingehen, ist von dem Aufgeber in Freimarken zu entrichten. Für Telegramme und Phonogramme, die bei einer öffentlichen Fernsprechstelle aufgeliefert werden, sind die Gebühren bei der Einlieferung baar zu bezahlen. In Oesterreich sind die Vermittelungsanstalten bis auf Widerruf ermächtigt, die telegraphisch eingehenden Wiener Börsenkurse auf vorheriges Verlangen den Fernsprechtheilnehmern gegen Erhebung der Vermittelungsgebühr für Phonogramme durch Fernsprecher bekannt zu geben. Diese Mittheilung der Kurse kann sich nach Wahl des Theilnehmers auf alle oder nur auf einzelne Theile des offiziellen Kurszettels erstrecken. Das Abonnement auf diese Mittheilungen mufs für mindestens einen Monat erfolgen.

Im Gebäude der Wiener Effektenbörse ist für den Fernsprechverkehr zwischen den Theilnehmern an der Stadt-Fernsprecheinrichtung in Wien und den Börsenbesuchern eine besondere Vermittelungsstelle mit mehreren Fernsprechzellen eingerichtet. Wünscht ein Theilnehmer während der Börsenzeit einen Börsenbesucher zu sprechen, so benachrichtigt er die Börsenvermittelungsstelle. Letztere setzt durch einen ihr zur Verfügung stehenden Boten mittelst Benachrichtigungszettels den gewünschten Börsenbesucher hiervon kostenlos in Kenntnifs. Zur Unterhaltung mit dem Theilnehmer benutzt der Börsenbesucher eine der vorhandenen Sprechzellen gegen eine Gebühr von 10 kr. für je 3 Minuten Sprechzeit. Eine Benachrichtigung des Theilnehmers findet nicht statt, wenn die gewünschte Person im Börsensaale nicht anwesend oder nicht aufzufinden ist oder wenn sie der an sie ergangenen Aufforderung nicht Folge leisten will. Für die Benutzung einer öffentlichen Fernsprechstelle sind im Ortsverkehre 10 kr. für je 3 Minuten Sprechzeit, im Fernverkehre die besonders festgesetzten Gebühren zu entrichten.

Personen, die nicht an eine Stadt-Fernsprecheinrichtung angeschlossen sind, können zu einer öffentlichen Fernsprechstelle herbeigerufen werden.

In Oesterreich findet das Herbeirufen in folgender Weise statt:

innerhalb eines Stadt-Fernsprechnetzes mittelst »telephonischer Avisi«, welche als Phonogramme zu behandeln sind (Grundtaxe 5 kr., Worttaxe $^1/_2$ kr.);

auf interurbanen Leitungen entweder mittelst telephonischer Avisi, für welche die Gebühr für ein zwischen den beiden Vermittelungsanstalten zu führendes Gespräch zu entrichten ist,

oder mittelst telegraphischer Avisi, für welche der Theilnehmer die gewöhnliche Telegrammgebühr und die telephonische Uebermittelungsgebühr (zusammen 35 kr.) zu zahlen hat. Diese Telegramme werden als gebührenpflichtige Amtstelegramme behandelt.

Die Abfassung der Avisi besorgt die Aufgabeanstalt. Die Gebühren hat der einladende Theilnehmer zu tragen. Am Bestimmungsorte werden die Avisi auf besondere Formulare niedergeschrieben und mit Vorrang bestellt.

Die ungarische Telegraphenverwaltung kennt nur ein telegraphisches Aviso, für das im interurbanen und im Komitats-Fernsprechverkehre sowie im Wechselverkehre mit Oesterreich eine Gebühr von 50 kr. festgesetzt ist.

Die Fernsprech-Verbindungsleitungen werden ausschliefslich als Doppelleitungen hergestellt. Die Gewährleistung einer Mindesteinnahme wird nicht in Anspruch genommen. Die Benutzung ist ausschliefslich gegen Einzelgebühren gestattet. Theilnehmer

an einer Stadt-Fernsprecheinrichtung werden zum interurbanen Verkehre nur auf besonderen Antrag und gegen Hinterlegung eines Gelddepots zugelassen.

In Oesterreich betragen die Gebühren für ein gewöhnliches Gespräch bis zur Dauer von 3 Minuten 20 kr. bis 1 fl.*) je nach der Entfernung der in Frage kommenden beiden Orte, in Ungarn allgemein 1 fl. im Fernverkehre. Für dringende Gespräche wird die dreifache Gebühr erhoben. Die Gebühren für ein angemeldetes Gespräch werden nur dann ganz erstattet, wenn es durch Verschulden der Telegraphenverwaltung unausgeführt geblieben ist. Wenn nach Herstellung der gewünschten Verbindung ein angemeldetes Gespräch nicht zu Stande kommt, weil der Rufende oder der Gerufene zur Zeit der Herstellung der Verbindung oder bis zum Schlusse des Dienstes sich nicht meldet, so wird die bereits gezahlte Sprechgebühr nach Abzug einer »Inhibirungsgebühr« erstattet. Diese beträgt ein Drittel der Sprechgebühreneinheit. Sie wird nicht erhoben, wenn die Anmeldung eines Gesprächs zurückgezogen wird, bevor die Herstellung der Verbindung in Angriff genommen worden ist.

Fernsprechbau.

Für die Benutzung der öffentlichen Wege und Strafsen bei der Herstellung neuer Fernsprechlinien gelten die angeführten Vorschriften über den Bau neuer Telegraphenlinien. Bei der Herstellung von Fernsprechlinien über die Dächer bedarf es in Oesterreich, mangels einer gesetzlichen Vorschrift, des schriftlichen Einverständnisses der Hauseigenthümer für die Befestigung der Leitungsstützpunkte an und auf den Gebäuden. Es wird dahin gestrebt, dafs die Genehmigung ohne Entgelt ertheilt wird. Wenn aber auch bei Mitwirkung der Gemeinde- und der politischen Behörden eine unentgeltliche Benutzung nicht erreicht werden kann, so wird ausnahmsweise eine jährliche Vergütung für die Benutzung der Gebäude bezahlt. In Ungarn kann die Telegraphenverwaltung auf Grund des Gesetzes vom 8. August 1888 jedes Gebäude ohne Weiteres zum Befestigen von Leitungen benutzen, unbeschadet des Rechtes der Eigenthümer auf Ersatz des entstehenden Schadens.

Die Herstellung neuer Stadt-Fernsprecheinrichtungen und Fernsprechverbindungsanlagen wird nach Genehmigung durch die Handelsministerien in Wien und Budapest von den zuständigen Post- und Telegraphendirektionen angeordnet. Für die laufenden Unterhaltungsarbeiten stehen den gröfseren Vermittelungsanstalten neben den technischen Organen nach Bedarf Leitungsaufseher, Mechaniker oder Monteure und ständige Telegraphenarbeiter zur Verfügung.

Für die Verlegung einer Stadt-Fernsprechstelle werden in Oesterreich die wirklich entstehenden Kosten und u. U. daneben noch die vorschriftsmäfsige Baugebühr erhoben. In Ungarn betragen die Verlegungsgebühren allgemein 3 fl. 50 kr.

In den Stadt-Fernsprecheinrichtungen werden die Anschlufsleitungen ursprünglich als Einzelleitungen hergestellt. In Oesterreich sowohl als in Ungarn ist man aber schon seit mehreren Jahren dazu übergegangen, alle Leitungen als Doppelleitungen auszubauen. In erster Linie werden hierbei diejenigen Orte berücksichtigt, welche zum interurbanen Sprechverkehre zugelassen sind. In Ungarn haben schon jetzt alle an das allgemeine Fernsprechnetz angeschlossenen Stadt-Fernsprecheinrichtungen reinen Doppelleitungsbetrieb.

Als Material für die Anschlufsleitungen dient allgemein Bronzedraht, nur in den kleinen Netzen in Ungarn kommt noch Stahldraht von 1,8 mm Stärke zur Verwendung. Von der

*) Bis 50 km: 30 kr.; 50 bis 100 km: 50 kr.; 100 bis 150 km: 80 kr.; über 150 km: 1 fl.

ursprünglich üblich gewesenen Stärke des Bronzedrahts von 1,25 mm ist man in Oesterreich auf eine Drahtstärke von 1,5 mm, in Ungarn auf eine solche von 2 mm übergegangen. Als Isolationsvorrichtungen stehen Porzellandoppelglocken in Gebrauch.

Zur Führung der Anschlufsleitungen über die Dächer dienen Rohrständer von verschiedener Länge, die mittelst Schuhe und Schellen am Dachgebälk oder an den Giebelmauern befestigt werden. In Ungarn kommen daneben auch Schienen aus **H**-Eisen von 10 mm Stärke zur Benutzung. Die Gestänge werden als einfache, doppelte oder mehrfache Gestänge hergestellt. Zur Ausrüstung der eisernen Gestänge kommen in Oesterreich Querträger aus **U**-Eisen (für 4, 6, 8, 10, 12, 14 und 18 Leitungen), in Ungarn neben den in neuerer Zeit eingeführten Querträgern aus **U**-Eisen solche aus **L**-Eisen von 45 × 45 mm Schenkellänge (für 6, 10 und 20 Leitungen) zur Verwendung.

Zur Verstärkung der Dachgestänge gegen seitlichen Zug sind Anker aus Rundeisen oder aus Drahtseil mit und ohne Regulirschraube bestimmt. Aufser den vorgenannten Verstärkungen sind alle Dachgestänge bei einer Belastung mit mehr als 3 Leitungsdrähten nach beiden Seiten hin in der Richtung des Linienzugs zu verstärken.

In den Linienzügen kommen im Allgemeinen die in Deutschland gebräuchlichen Spannweiten zur Anwendung. Zur Einführung der Leitungen in die Aemter dienen gewöhnlich Dachgestänge der allgemein vorgeschriebenen Form. Thurmartige oder kuppelförmige Abspanngerüste kommen nur vereinzelt vor.

Während in Ungarn die Dachgestänge im Allgemeinen nicht mit Erdleitungen versehen werden, wird in Oesterreich grofser Werth auf gute Blitzableiter-Erdleitungen an den Fernsprechgestängen gelegt. Vielfach sind auf die Rohrständer an Stelle der Verschlufsknöpfe Isolationsvorrichtungen aufgesetzt, die zum Befestigen der von Ständer zu Ständer geführten Erdleitungen aus 2 mm starkem Bronzedrahte dienen. Diese Erdleitungsdrähte werden an einzelnen Gestängen mit einer guten Erdleitung verbunden. Bei mehrfachen Gestängen ist jeder Rohrständer mit einem solchen Erdleitungsdraht ausgerüstet; die einzelnen Drähte werden an jedem Gestänge mit einander verbunden. Zur Erhöhung der Wirkung dieser Blitzableitungsanlagen werden in neuerer Zeit auf die Rohrständer Saugspitzen aus vernickeltem oder vergoldetem Kupfer aufgesetzt, die mit einer guten Erdleitung verbunden werden. Von diesen Saugspitzen zweigt sich vielfach noch eine seitliche Spitze ab, welche dem vorbeschriebenen Erddrahte gegenübersteht (Fig. 10).

Fig. 10.

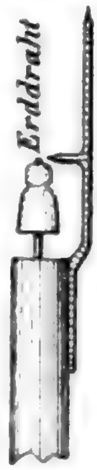
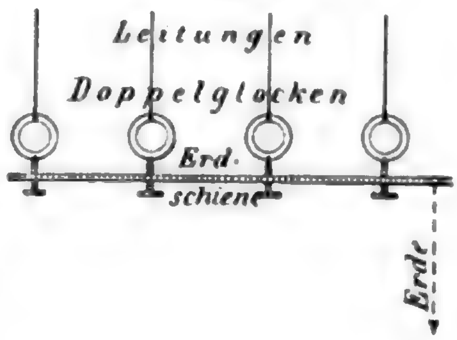


Fig. 11.



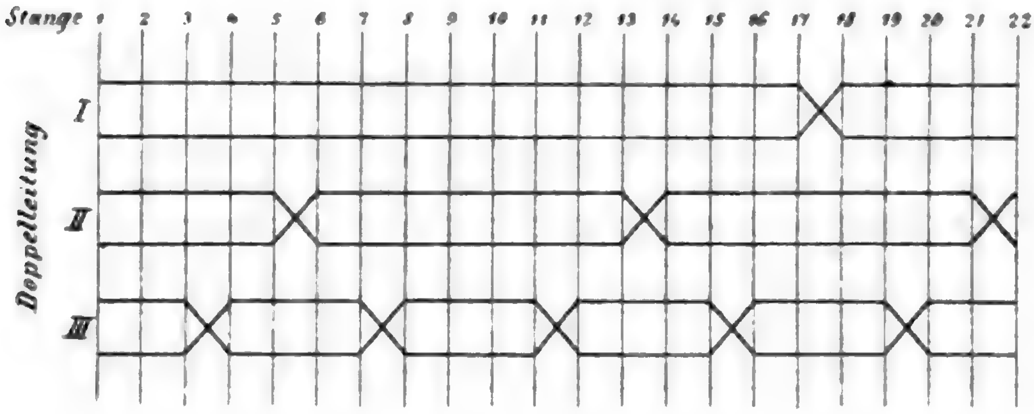
An den Abspanngerüsten der Vermittelungsanstalten sind vereinzelt ähnliche Blitzschutzvorrichtungen der vorbeschriebenen Art angewendet (Fig. 11). Vor jedem Querträger des Gestänges befindet sich eine mit einer Erdleitung verbundene Schiene. Durch diese greifen vorn zugespitzte Messingschrauben, deren Spitze dicht vor dem um den Kopf der Doppelglocken geschlungenen Drahte der abgespannten Anschlufsleitungen liegt.

In gröfseren Städten hat sich in Folge Platzmangels für die oberirdische Führung der Anschlufsleitungen oder in Folge der zunehmenden Ausbreitung der Starkstromnetze die Noth-

wendigkeit ergeben, die Stadt-Fernsprechlinien unterirdisch zu führen. In Wien, Budapest, Arad, Esztergom, Fiume, Kolossvár, Nagyvarad, Szeged und Temesvár ist diese Mafsregel bereits zu Stande gebracht. Zur Verwendung kommen in deutschen Fabriken hergestellte Bleikabel mit Papierisolirung, die entweder in die Erde eingelegt oder in Zementblock-Kanäle eingezogen werden. In Ungarn sind Kabel mit 2 × 54, 2 × 108, 2 × 216, 2 × 63, 2 × 126 Adern im Gebrauche. In den Jahren 1897/98 sind in Wien doppeldrähtige Kabel mit 480, 240, 120 und 60 Adern ausgelegt worden. Jede Ader hat einen elektrischen Leitungswiderstand von nicht mehr als 35 Ohm für 1 km, die Ladungskapazität beträgt nicht mehr als 0,08 Mikrofarad für 1 km. Jede Ader besteht aus einem 0,8 mm starken Kupferdrahte. Die frei in die Erde ausgelegten Kabel sind mit einer Bewehrung aus Eisendraht oder Eisenband versehen. In den Zementkanälen haben die Zementblöcke 26 bis 59 Röhren. Die Verbindung der Kabelleitungen mit den oberirdischen Leitungen und den Apparatzuführungen erfolgt in Kabelendverschlüssen von der in Deutschland gebräuchlichen Art.

In Oesterreich werden die Fern-

Fig. 12.



sprech-Verbindungsleitungen stets an den Landstrafsen geführt, während in Ungarn grundsätzlich die Eisenbahnen zur Aufstellung der Gestänge für diese Anlagen gewählt werden. Die Leitungen, die aus 2, 3 oder 4 mm starkem Bronzedrahte hergestellt werden, sind auf »Winkelträgern« oder hakenförmigen Schraubenstützen befestigt. Die Stangen werden in Zwischenräumen von durchschnittlich 50 m aufgestellt.

Zur Verhütung der Lautübertragung aus einer Doppelleitung in eine andere an demselben Gestänge verlaufende Doppelleitung macht man in Oesterreich und in Ungarn von der Kreuzungsmethode Gebrauch.

Für die Anordnung der Leitungen sind in Oesterreich folgende Vorschriften gegeben:

a) die Zahl der Kreuzungen mufs von Stromkreis zu Stromkreis verdoppelt werden;

b) jeder induzirenden Leitungsstrecke einer Doppelleitung mufs ein gleich grofses, in seiner Mitte gekreuztes Stück der folgenden Leitung gegenüber stehen.

Das hiernach für 3 Doppelleitungen zur Anwendung zu bringende Kreuzungsschema ist in der Fig. 12 dargestellt.

Die Kreuzung der Leitungsdrähte geschieht nicht an den Stangen selbst, sondern innerhalb der Stangenzwischenräume in der in Fig. 13 veranschaulichten Weise.

An drei aufeinander folgenden Stangen, die ein Kreuzungsfeld bilden, findet sowohl ein Wechsel in der

Seiten- als in der Höhenlage der beiden Leitungsdrähte statt. Beide Drähte erscheinen daher in dem Spannungsfelde vor der Kreuzungsstange in horizontaler Ebene, in dem Felde hinter der Kreuzungsstange in senkrechter Ebene gekreuzt. Während der Abstand der beiden Schleifendrähte an den übrigen Stangen 25 cm beträgt, wird der senkrechte Abstand an der Kreuzungsstelle verdoppelt, um Berührungen der Drähte zu verhüten.

Fig. 13.

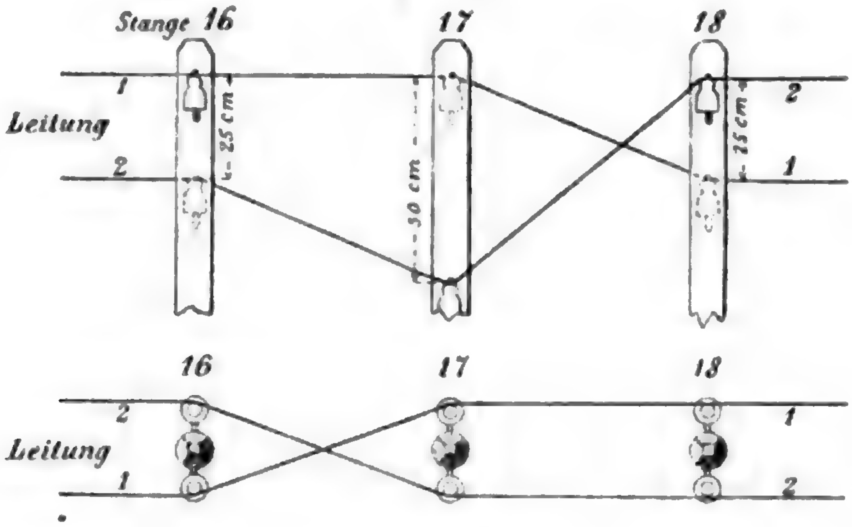
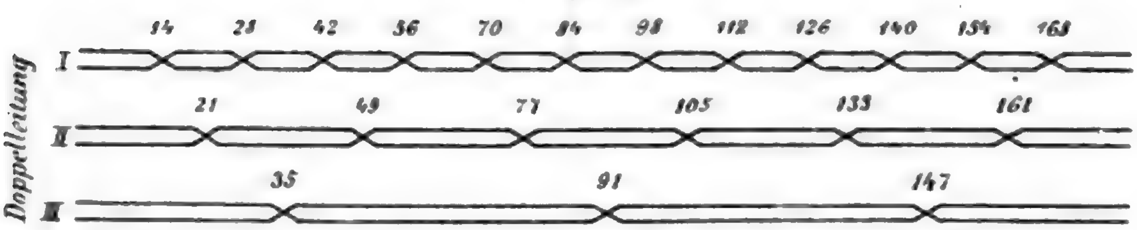
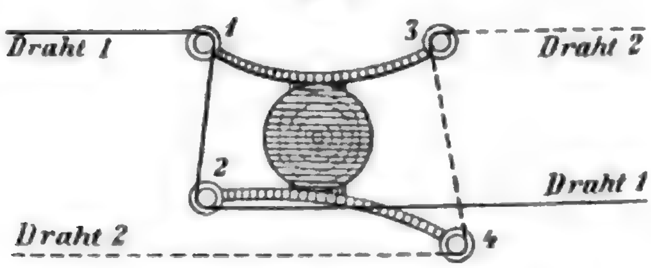


Fig. 14.



(Die Zahlen geben die Stangennummern an, an welchen die Kreuzungen ausgeführt werden.)

Fig. 15.



In Ungarn sind die Kreuzungen so angeordnet, dafs die Kreuzungsstelle einer Doppelleitung genau in die Mitte des Kreuzungsfeldes der zweiten Leitung fällt. Für drei Doppelleitungen sind die Kreuzungsstellen nach Fig. 14 anzulegen. Die Kreuzungen werden nicht, wie in Oesterreich, zwischen den Gestängen, sondern an den Stangen mittelst besonderer Isolationsvorrichtungen (Fig. 15) ausgeführt. Die Stütze 2 ist höher gewählt als die Stützen 1, 3 und 4, um den einen Leitungsdraht über den anderen hinwegführen zu können.

(Schlufs folgt.)

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Der auf der Werft des Vulkan gebaute Postschnelldampfer »Deutschland« der Hamburg-Amerika Linie (s. S. 199) hat die erste Fahrt von Plymouth nach New York in 5 Tagen 16 Stunden und 15 Minuten zurückgelegt und somit den bisher schnellsten Dampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse« vom Norddeutschen Lloyd um die beträchtliche Dauer von 6 Stunden und 20 Minuten bei dessen erster Amerikafahrt überboten. Es entspricht die Leistung einer Durchschnittsschnelligkeit von 22,42 Knoten in der Stunde. Die Rückreise von New York hat die »Deutschland« sogar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 Knoten zurückgelegt und damit den höchsten Weltrekord erreicht.

Kleinbahnen. Bezeichnung der zum Baue und zum Betriebe von Kleinbahnen gegründeten Gesellschaften. Nach den §§. 20 und 18 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 ist die Firma einer Aktiengesellschaft in der Regel von dem Gegenstande des Unternehmens zu entlehnen und darf keinen Zusatz erhalten, der geeignet ist, eine Täuschung über die Art und den Umfang des Geschäfts herbeiführen. Die preufsische Staatseisenbahn-Verwaltung legt neuerdings Werth darauf, dafs, zum Unterschiede von den nach dem Gesetze vom 3. November 1838 genehmigten Eisenbahnen, die Kleinbahnen schon äufserlich in ihrer Benennung klar als solche erkannt werden. Die zum Baue und Betriebe von Kleinbahnen gegründeten Gesellschaften sind nicht berechtigt, sich — wie dies bereits vorgekommen ist — als Eisenbahngesellschaften zu bezeichnen. Der preufsische Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb die Regierungspräsidenten und den Polizeipräsidenten in Berlin, als die zur Genehmigung von Kleinbahnen zuständigen Behörden, veranlafst, bei den sich bildenden Kleinbahngesellschaften auf eine richtige Bezeichnung zu achten und nach dieser Richtung hin etwa erforderlich erscheinende Einsprüche rechtzeitig vor der Eintragung der Gesellschaften zu erheben.

Kabel. Zur Verbesserung der telegraphischen Verbindung mit Tsingtau hatte das Reichs-Postamt bereits vor Ausbruch der Wirren in China die Herstellung eines deutschen Kabels zwischen Tsingtau und Shanghai beschlossen und die Norddeutschen See-Kabelwerke in Nordenham mit der Ausführung beauftragt. Die Legung dieses Kabels soll im nächsten Frühjahr erfolgen. Inzwischen haben die Grofse Nordische Telegraphengesellschaft und die Eastern Extension Telegraph-Company für die allernächste Zeit die Legung eines Kabels von Taku nach Tschifu und danach eines Kabels von Tschifu nach Shanghai in Aussicht genommen. Deutschland braucht somit zunächst nur ein Kabel zwischen Tsingtau und Tschifu herzustellen, um dadurch den Anschlufs an die erwähnten Kabel Shanghai–Tschifu und Tschifu–Taku zu erreichen. Diese deutsche Kabelstrecke könnte noch im Herbste dieses Jahres gelegt werden und würde für die deutschen Truppen in Schautung von grofsem Nutzen sein, insbesondere während des Winters und so lange das deutsche Kabel von Shanghai nach Tsingtau nicht fertig ist.

Transatlantischer Postdampferdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika hat im Fiskaljahr 1898/99 (1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899) für die Beförderung der transatlantischen Briefpost — nach Europa, Afrika und einen Theil von Asien — 883 816 Doll. 49 Cents gezahlt. Davon entfällt mehr als die Hälfte (485 673 Doll. 60 Cents) auf die von den Vereinigten Staaten nach dem Satze von 4 Doll. für die englische Meile subventionirten Fahrten der International Navigation Company (American Line) von New York nach Southampton. Die übrigen Dampfer erhalten Vergütungen nach Mafsgabe des Gewichts der beförderten Sendungen, und zwar die unter amerikanischer Flagge fahrenden nach dem Satze von 1 Doll. 16 Cents für das englische Pfund (= 453 g) Briefe und von 8 Cents für das Pfund anderer Gegenstände, die unter fremder Flagge fahrenden nach dem Weltpostvereinssatze von 5 Francs für das Kilogramm (etwa 44 Cents für das englische Pfund) Briefe und von 50 Centimes für das Kilogramm (etwa 4 1/2 Cents für das Pfund) anderer Gegenstände. Das Gewicht der beförderten Briefpost und die gezahlte Vergütung vertheilen sich auf die verschiedenen Dampfergesellschaften, wie folgt:

Dampfer-Gesellschaft	Briefe und Postkarten g	Andere Gegenstände g	Vergütung Doll.	Vergütung Cents
International Navigation Company (subventionirter Dienst)	57 568 202	557 912 074	485 673	60
International Navigation Company (nicht subventionirter Dienst)	493	845	—	56
Cunard Line	115 841 766	746 724 288	183 846	20
Norddeutscher Lloyd	69 053 810	295 816 107	95 183	19
White Star Line	42 248 692	218 691 742	61 873	74
Hamburg-Amerika Linie	8 688 771	56 749 907	13 861	3
Compagnie Générale Transatlantique	24 597 065	141 312 861	37 202	22
Dominion Line	3 588 105	25 097 233	5 884	40
Red Star Line	40 155	104 675	46	99
Anchor Line	4 990	13 405	6	11
Thingvalla-Linie	2 820	5 250	3	23
Holland-Amerika Linie	16 935	22 045	163	90
Prince Line	45 675	49 030	48	80
Amsinck Line	17 655	54 425	22	29
American and African Line	240	—	—	23
zusammen	321 715 374	2 042 553 887	883 816	49.

Aus einer weiteren das genannte Etatsjahr umfassenden Uebersicht ist zu ersehen, wie viele Stunden die von New York abgesandten Posten nach London und — bei den französischen Postdampfern — nach Paris bei der Beförderung mit den verschiedenen Dampfern unterwegs gewesen sind. An der Spitze steht auch diesmal, wie im vorhergegangenen Jahre, der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse« des Norddeutschen Lloyd mit 152,8 Stunden. Nach Mafsgabe der schnellsten Einzelfahrten ergiebt sich nachstehende Reihenfolge:

Nr.	Dampfer	Gesellschaft	Zeitdauer im Durchschnitt Stunden	Zeitdauer bei der schnellsten Fahrt Stunden
1	Kaiser Wilhelm der Grofse	Norddeutscher Lloyd	161,4	152,8
2	Campania	Cunard Line	166,5	160,3
3	Lucania	» »	169,6	160,3
4	Kaiser Friedrich	Norddeutscher Lloyd	179,8	167,4
5	St. Louis	American Line	177,9	167,5
6	Majestic	White Star Line	178,3	171,8
7	Paris	American Line	182,9	173,3
8	Fürst Bismarck	Hamburg-Amerika Linie	176,1	173,6
9	Etruria	Cunard Line	179	173,7
10	Teutonic	White Star Line	180,7	174
11	St. Paul	American Line	185,5	175,5
12	Umbria	Cunard Line	186,8	178,1
13	Augusta Victoria	Hamburg-Amerika Linie	191,6	182,1
14	New York	American Line	200	183,7
15	Lahn	Norddeutscher Lloyd	193,3	185,5
16	Trave	» »	195,7	185,5
17	La Touraine	Comp. Gén. Transatlantique	204,6	186,3
18	Saale	Norddeutscher Lloyd	193,9	188
19	Germanic	White Star Line	207,3	196
20	La Gascogne	Comp. Gén. Transatlantique	209,8	197,6
21	La Champagne	» » »	202,6	198,3
22	La Bretagne	» » »	205,8	200,5
23	Aurania	Cunard Line	217,7	201,7
24	Britannic	White Star Line	218,4	206,8
25	La Navarre	Comp. Gén. Transatlantique	216	209,6
26	Servia	Cunard Line	216,5	213,9
27	La Normandie	Comp. Gén. Transatlantique	227	218,5
28	Cymric	White Star Line	244	232,4.

Interessant ist, durch Vergleich mit den Aufstellungen der vorangegangenen Jahre zu verfolgen, wie sich die Schnelligkeit in der Postbeförderung von New York nach London gesteigert hat. In Bezug auf durchschnittliche Geschwindigkeit standen an der Spitze

1891	Fürst Bismarck	mit	7	Tagen	1	Std.,
1892	-	-	7	-	3	-
1893	Campania	-	6	-	22	-
1894	-	-	6	-	23	-
1895	-	-	6	-	18	-
1896	Lucania	-	6	-	18	-
1897	Campania	mit	6	Tagen	20	Std.,
1898	Kaiser Wilhem der Grofse	-	6	-	15	-
1899	-	-	6	-	17	- .

Ueber die Wirksamkeit der deutsch-amerikanischen Seeposten der Linien Bremen—New York und Hamburg—New York sind nachstehende Angaben hervorzuheben:

In der Richtung von New York nach Deutschland wurden auf 56 Fahrten 3 252 000 gewöhnliche Briefsendungen, 44 595 Einschreibsendungen und 5314 Säcke Drucksachen in

3394 Arbeitsstunden sortirt, durchschnittlich 58 071 gewöhnliche Briefsendungen, 796 eingeschriebene Sendungen und 95 Säcke Drucksachen für jede Reise mit 61 Arbeitsstunden. In der Richtung von Deutschland nach New York gelangten auf 59 Fahrten 9 433 000 gewöhnliche und 143 624 Einschreibsendungen sowie 12 685 Säcke Drucksachen in 5020 Arbeitsstunden zur Vertheilung, im Durchschnitt 159 881 gewöhnliche, 2434 eingeschriebene Sendungen und 215 Säcke Drucksachen für jede Reise mit 85 Arbeitsstunden.

Gegen diese Leistungen tritt die Thätigkeit der amerikanischen Seeposten auf den Dampfern der American Line zwischen New York und Southampton sehr zurück. Auf 33 Fahrten aus New York wurden 50 355 gewöhnliche Sendungen und auf 29 Fahrten aus Southampton 2 454 000 gewöhnliche, 30 458 Einschreibsendungen und 4126 Säcke Drucksachen bearbeitet. Die geringe Anzahl der auf den Fahrten nach Europa umgearbeiteten Sendungen dürfte darauf zurückzuführen sein, dafs die Hauptmasse der Post in geschlossenen Kartenschlüssen von New York und anderen amerikanischen Postämtern auf europäische Postanstalten zur Beförderung gelangt.

Die geplante Behr'sche elektrische Schnellbahn zwischen Manchester und Liverpool, über die wir auf S. 27 berichtet haben, ist nach dem »Centralbl. d. Bauverw.« von dem für die Prüfung des Projekts eingesetzten Parlamentsausschufs abgelehnt worden. Obgleich von diesem nicht verkannt wurde, dafs die Einschienenbahn nach vollständiger Reife einen wichtigen Fortschritt in der Entwickelung des Schnellverkehrswesens darstellen werde, bezeichnete er den vorliegenden Entwurf doch in vielen Punkten noch als sehr unvollständig; insbesondere sei keinerlei Nachweis dafür erbracht, dafs die Bremsung von Zügen mit der in Aussicht genommenen grofsen Fahrgeschwindigkeit in betriebssicherer Weise möglich sei. Abgesehen hiervon war der Ausschufs der Meinung, dafs die vorgeschlagene Bahn auf bestehende Verhältnisse nicht gebührend Rücksicht nehme. Unterwegsstationen seien nicht vorgesehen; in Folge dessen könnten die Zwischenorte an dem Vortheile der Bahn nicht Theil nehmen. Weiter kam in Betracht, dafs die Bahn über Grundstücke geführt werden sollte, die zur Ausführung von Docks vorgesehen waren. Im Zusammenhange hiermit äufserte der Ausschufs die Auffassung, dafs bei allen Unternehmungen der vorliegenden Art, welche die Gewinnung neuer Zugänge in das Herz grofser Städte bezwecken, die Frage der Untergrundbahn ganz besondere Beachtung verdiene.

Auf der Pariser Stadtbahn — Chemin de fer Metropolitain — (vergl. Archiv v. 1898 S. 291 u. v. 1899 S. 580 u. 870), die eigentlich schon zu Beginn der Weltausstellung fertig sein sollte, ist kürzlich der Verkehr auf der Hauptlinie, die von Vincennes bis zur Porte Dauphine geht, das Weichbild von Paris von Südosten nach Westen durchquert und die Verbindung zwischen dem Gebiete der Hauptausstellung und Vincennes mit seiner Sonderausstellung herstellt, bis zur Porte Maillot (Porte Dauphine ist unweit davon belegen und es fehlt nur noch das kurze Stück zwischen diesen beiden Thoren) eröffnet worden, nachdem schon einige Wochen früher die Theilstrecke Porte de Vincennes-Place de la Bastille in Benutzung genommen war. Die vollständig unterirdisch belegene Bahn führt übrigens

nicht bis unmittelbar zum Thore der Ausstellung von Vincennes; vielmehr ist von ihrem Endpunkt aus noch eine elektrische Eisenbahn zu benutzen.

Einrichtung und Betrieb der neuen Bahn, mit einer Streckenlänge von 10,6 km, sind noch mehr oder weniger provisorisch; noch sind nicht alle Stationen eröffnet und die dem Verkehr übergebenen zum Theil unfertig; immerhin ist das Werk in Betrieb und wird lebhaft benutzt.

Nach dem »Centralbl. d. Bauverw.« sind von den 18 Bahnhöfen der Linie zunächst nur acht in Benutzung genommen, nämlich aufser den beiden Endhaltestellen die Bahnhöfe Champs Elysées, Palais Royal, Hôtel de Ville, Place de la Bastille, Gare de Lyon und Place de la Nation. Die Eröffnung der übrigen steht in Kurzem bevor, darunter die des wichtigen Doppelbahnhofs Place de l'Étoile, von dem aus die ebenfalls schon ausgeführten Nebenlinien nach der Place du Trocadéro und der Porte Dauphine abzweigen; letztere Linie unterkreuzt die beiden vorgenannten.

Die Tunnel wurden theils bergmännisch mittelst Arbeitsschildes oder unter Anwendung von Auszimmerungen vorgetrieben, theils — wie bei höher gelegenen Haltestellen — von der Strafse aus in offenen Baugruben hergestellt. Im Allgemeinen bietet der Untergrund der Stadt Paris für den Bau unterirdischer Bahnen die denkbar günstigsten Bedingungen durch seine Bodenart und die tiefe Lage des Grundwassers. Der Strafsenzug, unter welchem die neue Strecke hinführt, liegt auf 33 bis 57 m, das Grundwasser auf 26 bis 27 m über Null, letzteres also 7 bis 30 m unter der Strafsenkrone, während — beiläufig bemerkt — bei der im Baue begriffenen Strecke der Berliner Untergrundbahn der Kampf mit dem Grundwasser bereits in einer Tiefe von etwa 3 m unter der Strafse beginnt; die Ingenieure der Pariser »Metropolitain« erfreuen sich demgegenüber einer grofsen Freiheit bei der Höhenbemessung ihrer Bauten, die sich namentlich bei der Ausbildung der Haltestellen vortheilhaft geltend macht. Die Bahnhöfe konnten so tief gelegt werden, dafs über den Wagen noch genügend Höhe für die Anordnung von unterirdischen Zwischengeschofsräumen verblieb, in welchen der Fahrkartenverkauf untergebracht wurde und von denen bequeme Vertheilungsgänge zu den einzelnen Bahnsteigtreppen führen. Alle Bahnhofshallen, bei welchen die Schienenoberkante weniger als 7 m unter der Strafse liegt, sind mit Eisenträgern und dazwischen gespannten Kappen überdeckt; bei den tiefer als 7 m in das Erdreich eingesenkten Haltestellen ist der ganze Raum mit einem elliptischen Gewölbe überspannt. Die Ausstattung der Bahnhöfe ist sehr gediegen und in den Materialfarben vornehm abgestimmt. Die Zugänge zu ihnen von der Strafse her sind entweder von Gittern eingefafst oder mit besonderen Treppenhäuschen überbaut und in modernsten Formen ausgebildet.

Die Wagenzüge setzen sich aus einem Motorwagen und in der Regel drei Anhängewagen zusammen. Die Wagen haben Querbänke mit zwei Sitzen an der einen, einem Sitze an der anderen Seite und dazwischen liegendem Durchgange; in den Längswänden liegen zwei Thüren, von welchen die eine nur als Ein-, die andere nur als Ausgang benutzt werden darf; in den Stirnwänden sind schmale Durchgangsthüren für den Wagenführer angeordnet. Jeder Anhängewagen enthält 32 Sitzplätze, daneben ist ausgiebiger freier Raum für Stehplätze vorhanden. Die Motorwagen haben zwei Motoren von je 100 Pferdekräften und an den beiden Stirnseiten Führerstände, durch deren Abtrennungen sich die Zahl der verbleibenden Sitzplätze auf 20 verringert. Die Ausstattung der Wagen ist schlicht; Innen- und Aufsenwände zeigen Holzflächen in Naturfarbe: als Schmuckstück ist an der äufseren Wagenbrüstung das Wappen der Stadt Paris

in farbigem Relief angebracht. Die Züge sind mit der Westinghousebremse, mit Handbremsen und elektrischen Nothbremsen ausgerüstet.

Der elektrische Strom für den Betrieb der Bahn ist Gleichstrom von 600 Volt, der vorläufig von zwei Pariser Elektrizitäts-Gesellschaften geliefert wird. Ein umfangreiches Kraftwerk der Betriebsgesellschaft, in dem später der ganze Strom erzeugt werden soll, ist im Stadttheile Bercy erbaut, aber noch nicht in Thätigkeit. Es wird die östliche Hälfte der Bahn unmittelbar mit Gleichstrom von 600 Volt versorgen, der entweder aus Gleichstrommaschinen oder mit Hülfe von Umformern aus Drehstrommaschinen gewonnen wird; für die westliche Bahnhälfte soll im Kraftwerke Drehstrom von 5000 Volt und 25 Wechseln erzeugt werden, der dann in einer unter der Place de l'Étoile befindlichen Unterstation in Gleichstrom umgewandelt wird, nach vorheriger Ermäfsigung der Spannung auf 360 Volt. An der Nordseite des Platzes werden zu dem Zwecke grofse unterirdische, zum Theil zweigeschossige, durch Aufzüge zugängliche Räume für Sammler und Umformer ausgeführt, deren Sohle etwa 12 m unter der Strafsenfläche liegt; nach aufsen hin wird sich diese Anlage nur durch ein Entlüftungsrohr bemerkbar machen: der vortreffliche wasserfreie Pariser Untergrund gestattet eben ohne Schwierigkeiten das Schaffen solcher eigenartiger Raumanlagen.

Ausgedehnte Werkstätten mit Gleisanschlufs an den Endbahnhof Porte de Vincennes hat die Gesellschaft im Stadttheile Charonne errichtet.

Die Züge verkehren einstweilen in 10 Minuten Abstand, für später ist eine Verdichtung der Zugfolge bis auf 2 Minuten in Aussicht genommen. Die Fahrtdauer auf der ganzen jetzt eröffneten Strecke beträgt 26 Minuten. Wenn nach Inbetriebnahme der noch nicht eröffneten Zwischenstationen ein öfteres Halten stattfindet, wird sich die Fahrzeit auf etwa eine halbe Stunde erhöhen, d. h. nicht ganz drei Minuten für das Kilometer, eingerechnet den Aufenthalt unterwegs, ausmachen.

Die Fernsprechverbindung Berlin–Paris, auf deren bevorstehende Inbetriebnahme wir auf S. 31 des laufenden Jahrganges bereits hingewiesen haben, ist am 6. August eröffnet worden.

Zum Verkehre mit Berlin sind die französischen Orte Bordeaux, Dieppe, Dünkirchen, Elbeuf, Fontainbleau, Havre, Lille, Lyon, Melun, Orléans, Paris, Rouen, St. Denis, St. Etienne und Versailles zugelassen. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch bis zur Dauer von drei Minuten beträgt mit Dieppe, Dünkirchen, Elbeuf, Fontainbleau, Havre, Lille, Lyon, Melun, Paris, Rouen, St. Denis und Versailles 5 Mark, mit Bordeaux, Orléans und St Etienne 6 Mark 50 Pf. Dringende Gespräche kosten die dreifache Gebühr; doch wird für ein dringendes Gespräch bis zur Dauer von drei Minuten nicht mehr als 12 Mark erhoben.

Für die Verbindung zwischen Berlin und Paris sowie die daran anzuschliefsenden Orte in Frankreich bestehen zwei Leitungen: eine unmittelbare und je eine Leitung Berlin–Frankfurt (Main) und Frankfurt (Main)–Paris. Die Länge der Linie Berlin–Paris beträgt etwa 1200 km. An die Leitung Paris–Berlin werden die Städte Potsdam, Charlottenburg, Magdeburg und Leipzig, an die Leitung Paris–Frankfurt (Main) die Städte Cöln, Hamburg und Bremen angeschlossen.

Wegen der Eröffnung der Linien Mülhausen–Belfort und Metz–Nancy wird binnen Kurzem Bestimmung ergehen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 18. BERLIN, SEPTEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

75. Das deutsch-amerikanische Kabel.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär Pfitzner in Berlin.

Am 1. September ist die Inbetriebnahme des deutsch-amerikanischen Kabels Emden-Fayal-New York erfolgt. Damit ist ein Unternehmen vollendet worden, dessen Anfänge um ein Jahrzehnt zurückreichen. Schon aus der Länge dieses Zeitraums geht hervor, dafs zur Verwirklichung des Planes, zwischen Deutschland und Nordamerika ein unmittelbares deutsches Kabel zu legen, erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren. Ein Rückblick auf die Entwickelung des Unternehmens wird dies im Einzelnen bestätigen.

Unterm 15. November 1865 ertheilte die Königlich hannoversche Regierung an Julius Reuter in London eine Konzession zur Anlegung und Betreibung eines unterseeischen Telegraphen zwischen Hannover und England. Nach der Einverleibung von Hannover in den preufsischen Staat erkannte die preufsische Regierung am 26. Dezember 1866 die Konzession mit einigen durch die neuen Verhältnisse bedingten Aenderungen an; das Kabel selbst war schon in demselben Jahre zwischen Norderney und Lowestoft von der Submarine Telegraph Company, an welche Reuter die Konzession abgetreten hatte, gelegt. Am 12. März 1869 wurde der Vereinigten Deutschen Telegraphen-Gesellschaft, die nachstehend mit V. D. T. G. bezeichnet ist, eine Konzession zur Herstellung einer direkten Telegraphenverbindung zwischen Norddeutschland und Nordamerika ertheilt. Den Konzessionären war freigestellt, entweder ein Kabel von der deutschen Küste unmittelbar nach einem Punkte zwischen Boston und New York zu führen oder den Weg über Grofsbritannien zu wählen. Ferner gestattete die Konzession, das Unternehmen nöthigenfalls durch Vereinbarung mit bereits bestehenden Ge-

sellschaften oder durch Ankauf eines der damals vorhandenen transatlantischen Kabel zu Stande zu bringen. Auf Grund dieser Konzession schlofs die V. D. T. G. am 14. Oktober 1869 mit der Atlantic Telegraph Company, der Anglo American Telegraph Company und der New York, Newfoundland and London Telegraph Company einen Vertrag ab, in welchem folgender Weg für die deutsch-amerikanischen Telegramme bestimmt wurde: 1. Kabel der V. D. T. G. (Emden-) Greetsiel – Lowestoft (das erst 1871 gelegt wurde); 2. Landleitung von Lowestoft nach London; 3. Leitung von London nach Valentia (an der Westküste von Irland); 4. transatlantische Kabel. Die genannten englischen Gesellschaften vereinigten sich später zu der Anglo American Telegraph Company (hier kurz Anglo-Gesellschaft genannt).

Der vorgesehene Weg genügte auf die Dauer für die in steter rascher Zunahme befindliche deutsch-amerikanische Korrespondenz nicht und es kam daher am 13. September 1881 zwischen dem Deutschen Reiche und der V. D. T. G. ein Vertrag zu Stande, durch welchen die Gesellschaft sich verpflichtete, bis zum 30. Juni 1882 ein Kabel (Emden-) Greetsiel – Valentia zu legen, um auf diese Weise eine unmittelbare Verbindung zwischen der deutschen Küste und dem Ausgangspunkte der Kabel der Anglo-Gesellschaft zu gewinnen. Die V. D. T. G. erhielt in dem Vertrage die Zusage, dafs alle in Deutschland aufgegebene oder den deutschen Linien von auswärts zugehende Telegramme nach Nordamerika oder darüber hinaus gelegenen Ländern dem Wege Greetsiel – Valentia zugeführt werden würden, sofern nicht vom Absender ein anderer Weg ausdrücklich vorgeschrieben wäre. Das Abkommen lief bis Ende 1899.

Die V. D. T. G. traf daraufhin in dem Vertrage vom 15. Dezember 1881 (Vertrag A), unter ausdrücklicher Bezugnahme auf den deutschen Vertrag vom 13. September 1881, mit der Anglo-Gesellschaft die nöthigen Vereinbarungen wegen Einführung des neuen Kabels in die Kabelstation zu Valentia und sicherte sich gleichzeitig die Benutzung eines der transatlantischen Kabel für die deutsch-amerikanische Korrespondenz, die sie in dem ihr selbst vom Deutschen Reiche zugesicherten Umfange der Anglo-Gesellschaft zuzuführen sich verpflichtete. Andererseits versprach diese, die ihr in Amerika für Deutschland zugehenden Telegramme an die V. D. T. G. weiterzugeben, wenn vom Absender nichts Anderes bestimmt sei. — Ein zweiter Vertrag vom 16. Dezember 1881 (Vertrag B) regelte noch einige weitere Punkte zwischen den beiden Gesellschaften.

Durch Vertrag vom 8. Dezember 1887 (Archiv 1888 S. 65) ging das Eigenthum an den Kabeln der V. D. T. G. auf das Deutsche Reich über und die Reichs-Telegraphenverwaltung trat mit dem 1. Januar 1889 in alle Rechte und Pflichten der Gesellschaft ein, nachdem am 29. November 1887 die Anglo-Gesellschaft sich mit diesem Uebergange, soweit es sich um die Rechte ihr gegenüber handelte, einverstanden erklärt hatte. Der Betrieb des Kabels Norderney – Lowestoft der Submarine Telegraph Company wurde vom 1. April 1889 ab durch die grofsbritannische Telegraphenverwaltung übernommen.

Im Jahre 1890 war der Telegrammverkehr zwischen Deutschland einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Mexiko u. s. w. andererseits auf 310 500 Telegramme (gegenüber 30 000 Stück im Jahre 1875) gestiegen, hatte sich also in 15 Jahren verzehnfacht und reichte nunmehr aus, um ein direktes deutsch-amerikanisches Kabel zu ernähren. Die Reichs-Telegraphenverwaltung trat daher 1891 dem immer von ihr im Auge behaltenen Plane der Legung eines solchen Kabels näher.

Nach dem englischen Vertrag A vom 15. Dezember 1881 sollte die V. D. T. G. nicht gehindert sein, ein Telegraphenkabel von Deutschland

nach den Vereinigten Staaten von Amerika zum freien Gebrauche zu legen, a) nach Ablauf des Vertrags, b) früher, wenn beide vertragschliefsenden Theile einverstanden wären oder wenn die Legung durch die deutsche Reichs-Telegraphenverwaltung auf Grund des Vertrags vom 13. September 1881 verlangt wurde. Dieser Vertrag setzte fest: Wenn das Reichs-Postamt wegen eingetretener Verkehrssteigerung neue oder vermehrte Verbindungen für nothwendig oder wünschenswerth erachtete und sich der Reichs-Verwaltung ein genügende Sicherheit bietender Konzessionssucher für die Legung eines direkten Kabels meldete, sollte die Reichs-Verwaltung die V. D. T. G. hören, danach über die Frage, ob eine Konzession zu ertheilen sei, entscheiden und die V. D. T. G. sollte die Konzession unter denselben Bedingungen wie der Konzessionssucher erwerben dürfen.

Allerdings enthielt für diesen Fall das englische Abkommen B vom 16. Dezember 1881, in welches die Reichs-Verwaltung, wie erwähnt, eingetreten war, einige ergänzende Vorschriften. Wenn die Reichs-Verwaltung der V. D. T. G. Kenntnifs von einem Konzessionsgesuche für ein neues Kabel gab, hatte die deutsche Gesellschaft der englischen sogleich Abschrift dieser Benachrichtigung zu schicken, einen vollständigen Meinungsaustausch mit der Anglo-Gesellschaft eintreten zu lassen und die Sache in Verbindung mit dieser Gesellschaft zu behandeln. Erachtete also die Reichs-Telegraphenverwaltung die Vermehrung der Verkehrswege von Deutschland nach Nordamerika vor Ablauf des Jahres 1899 für geboten oder wünschenswerth und fand sich ein leistungsfähiger Bewerber um die Konzession für Legung eines direkten Kabels, so hatte die Reichs-Telegraphenverwaltung nach dem englischen Vertrage B zunächst der Anglo-Gesellschaft die Konzession mitzutheilen und mit ihr eine Verständigung über die weitere Behandlung der Angelegenheit zu versuchen.

In Bezug auf die Art der Ausführung des Unternehmens entschied sich die Reichs-Verwaltung dafür, nach dem Vorbilde der bestehenden ähnlichen Unternehmungen das Kabel durch eine deutsche Gesellschaft legen zu lassen. Doch sollte das Reich gegen Zahlung einer festen Miethe für das Recht der Benutzung des Kabels an dem Gewinne des Kabelunternehmens Antheil haben. Für das Kabel wurde der Weg über die Azoren in Aussicht genommen.

Es handelte sich nun zunächst darum, die Erlaubnifs zur Anlandung des Kabels auf den Azoren von der portugiesischen Regierung zu erhalten. Die Inselgruppe entbehrte damals noch des Anschlusses an das Welttelegraphennetz. In Folge dessen wurde der portugiesischen Regierung angeboten, dafs im Anschlufs an das deutsch-amerikanische Kabel ein Kabel von den Azoren nach Portugal gelegt werden sollte, sofern dem deutschen Unternehmen die Kabellandungserlaubnifs für die Azoren ertheilt würde. Die Verhandlungen führten aber zu keinem Ergebnisse; vielmehr ertheilte die portugiesische Regierung zunächst einer französischen Gesellschaft, dann, als diese die Konzession hatte verfallen lassen, unterm 16. März 1893 der Telegraph Construction and Maintenance Company für ein Kabel zwischen Portugal und den Azoren eine neue Konzession, die u. a. auch folgende wichtigen Bestimmungen enthielt: Der Gesellschaft wird für 25 Jahre das ausschliefsliche Recht gewährt, auf irgend einer der Azoren unterseeische Kabel zu landen und in Betrieb zu setzen, welche nach der Küste oder den Inseln von Nordamerika einschliefslich der Bermudainseln führen, unter der Bedingung, dafs sie sich verpflichtet, innerhalb dreier Jahre vom Tage der endgültigen Genehmigung des Vertrags ab eine Telegraphenlinie anzulegen, welche die Azoren mit der Küste von Amerika verbindet. Dasselbe Recht steht der Gesellschaft für andere Kabel, namentlich nach Ma-

deira, den Antillen, Cuba u. s. w., zu; doch mufs es binnen 6 Jahren, vom Vertragsabschlufs aus gerechnet, ausgeübt werden. — Auf Grund dieser Konzession wurde noch im Jahre 1893 von der Europe and Azores Telegraph Company als der Rechtsnachfolgerin der Konzessionärin das Kabel Lissabon–Ponta Delgada (St. Michel)–Horta (Fayal) gelegt.

Für das Reichs-Postamt kam es nun darauf an, einen Unternehmer zu finden, der mit den englischen Kabelunternehmungen Beziehungen hatte. Schon im Jahre 1891 waren in dieser Hinsicht Verhandlungen mit Werner von Siemens, als dem Chef der Firma Siemens & Halske, begonnen worden. Nach seinem Tode verliefen sie im Sande. Demnächst wurde eine Verständigung mit der Firma Felten & Guilleaume in Mülheim (Rhein) erzielt, welcher die Telegraph Construction and Maintenance Company die Abtretung ihres Landungsrechts auf den Azoren für ein deutsch-amerikanisches Kabel in Aussicht gestellt hatte. Hierdurch erlangte die englische Firma den Vortheil, dafs sie ihre Verpflichtung, zwischen den Azoren und Amerika ein Kabel zu legen, durch das deutsche Unternehmen erfüllte.

Es gelang gleichzeitig, die Eastern Telegraph Co. für das neue Unternehmen zu interessiren, der es von Wichtigkeit war, ihr Netz auf einem neuen Wege mit Nordamerika in Verbindung zu bringen, wie andererseits der Reichs-Telegraphenverwaltung daran lag, eine unmittelbare Verbindung mit den Linien der Eastern Co. zu erlangen.

Im Jahre 1894 begannen nunmehr die Verhandlungen zwischen dem Reichs-Postamt und der Anglo-Gesellschaft. Es war ursprünglich beabsichtigt, das neue Kabel schon vor Ablauf des Jahres 1899 zu legen. Der Anglo-Gesellschaft wurde vorgeschlagen, dafs ihre Kabel als Ersatzweg bei Störungen des deutschen Kabels dienen sollten. Dafür sollte ihr ein Antheil an der deutsch-amerikanischen Korrespondenz belassen werden. Deutscherseits waren 1 000 000 Wörter jährlich in beiden Richtungen vorgeschlagen. Mit dieser Abänderung sollte der Vertrag vom 15. und 16. Dezember 1881 um 10 Jahre verlängert werden. Die Anglo-Gesellschaft verhielt sich von vornherein diesen Vorschlägen gegenüber ablehnend. Insbesondere widerstrebte sie dem Vorhaben der Legung eines eigenen deutschen Kabels nach Nordamerika. Ihre Gegenvorschläge hatten immer zur Grundlage, dafs der deutsche Verkehr mit Nordamerika auch ferner durch die Linien der Anglo Co. gehen sollte. Hierauf konnte sich die Reichs-Telegraphenverwaltung nicht einlassen. Sie entschlofs sich daher, die Herstellung des deutsch-amerikanischen Kabels bis nach Ablauf des Vertrags mit der Anglo Co. (31. Dezember 1899) zu vertagen und zuvörderst den Theil des Programms zu verwirklichen, welcher die Herstellung einer direkten Verbindung mit dem Netze der Eastern Telegraph Co. bezweckte. Der Anschlufs sollte in Porthcurno an der englischen Küste durch ein Kabel von Borkum nach Porthcurno erreicht werden, dessen spätere Fortsetzung nach den Azoren und New York ins Auge gefafst war.

Am 28. Juni 1894 suchte die Firma Felten & Guilleaume in Mülheim, welche die Verhandlungen mit den englischen Gesellschaften u. s. w. zumeist vermittelt hatte, förmlich um die Ertheilung einer Konzession für ein von Deutschland über England nach den Azoren und nach Nordamerika zu legendes Kabel nach und fügte gleichzeitig den Entwurf zu einem Kabelbetriebsvertrage bei. In diesem war u. a. vorgesehen, dafs das Reich für das Kabel eine Miethe von 1 400 000 Mark zahlen, dafür aber die Kabelraten bis zum Betrage von 1 600 000 Mark beziehen sollte. Für die diesen Betrag übersteigenden Einnahmen war eine halbscheidliche Theilung zwischen dem Reiche und der Unternehmerin vorgesehen. Am 17. August 1894 wurde die Konzession auf 40 Jahre

an Felten & Guilleaume ertheilt. Noch im Herbste desselben Jahres stellte die Reichs - Telegraphenverwaltung eine neue Kabelverbindung von Emden über Greetsiel nach Borkum her, an die sich das Seekabel anschliefsen sollte. Gleichzeitig beantragten Felten & Guilleaume bei der englischen Regierung die Genehmigung zur Anlandung des Kabels in Porthcurno. Obwohl die Reichs-Telegraphenverwaltung diesen Antrag nachdrücklich unterstützte, erklärte die englische Regierung durch das General Post Office, dafs sie aus grundsätzlichen Rücksichten die Genehmigung zur Landung des Kabels einer Privatgesellschaft zwischen Grofsbritannien und dem Festlande von Europa versagen müsse.

Unter diesen Umständen mufste ein anderer Punkt für den Anschlufs an das Netz der Eastern-Gesellschaft gesucht werden. Der Firma Felten & Guilleaume gelang es, einen solchen in Vigo zu finden und — allerdings erst 1896 — von der spanischen Regierung das Recht zur Anlandung des Kabels daselbst zu erhalten. Die veränderten Verhältnisse machten nunmehr auch eine Aenderung der Konzession und des Kabelbetriebsvertrags nothwendig. Während das Kabel zwischen Deutschland und Porthcurno ohne eine Beihülfe des Reichs gelegt werden sollte, wurde bezüglich des viel längeren und kostspieligeren Kabels zwischen Borkum und Vigo vereinbart, dafs das Reich das Kabel längstens bis zum Ablaufe des Jahres 1904 miethete. Die Miethe wurde für die Zeit bis Ende 1899 auf 430 000 Mark jährlich, für die spätere Zeit auf 215 000 Mark festgesetzt. Dafür hatte das Reich bis Ende 1899 alle Kabelgebühren, von da ab die Hälfte von diesen zu beziehen. Die Instandhaltung des Kabels lag allein der Konzessionärin ob.

Auf Grund der Konzession und des Betriebsvertrags bildete sich die deutsche See-Telegraphen-Gesellschaft in Cöln mit einem Grundkapitale von 3 560 000 Mark. Die neue Gesellschaft stellte ihrerseits durch Verträge mit den übrigen in Betracht kommenden Kabelgesellschaften, besonders der Eastern Co., die Weiterbeförderung der Telegramme über Vigo hinaus und die Zuführung von Telegrammen in umgekehrter Richtung sicher.

Die Herstellung und Legung des Kabels wurde der Telegraph Construction and Maintenance Company in London übertragen. In Folge der stürmischen Jahreszeit und verschiedener Unfälle, welche den Kabeldampfern zustiefsen, verzögerte sich die Kabellegung auf der 1114 Seemeilen = 2064 km langen Strecke Borkum–Vigo bis zum Ende des Jahres 1896. Am 1. Januar 1897 erfolgte die Inbetriebnahme der ganzen Linie Emden–Vigo. Damit war nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten und nach jahrelangen Bemühungen der erste Theil des Unternehmens zu Ende geführt (Archiv 1897 Heft 2).

Der Fortsetzung des Kabels von Vigo nach den Azoren stellten sich unerwartete neue Hindernisse entgegen: Die portugiesische Regierung verweigerte die Genehmigung zur Herstellung dieser Verbindung. Hingegen liefs sie sich bereit finden, die Anlandung eines Deutschland unmittelbar mit den Azoren verbindenden Kabels zu gestatten. Da das Vigo-Kabel durch den Verkehr mit Spanien, Portugal, Afrika, Ostasien und Südamerika schon stark in Anspruch genommen war, so wurde dieser Ausweg gewählt. Auch das Landungsrecht für die Verbindung zwischen den Azoren und New York von den Vereinigten Staaten zu erlangen, war erst nach mühevollen und zeitraubenden Verhandlungen möglich (Archiv 1899 S. 482 ff.).

Durch die geschilderten Abweichungen von dem ursprünglichen Plane hatten sich die Grundlagen der Konzession und des Kabelbetriebsvertrags nochmals verschoben. Zur genauen Abgrenzung der Rechte und Pflichten wurden daher unterm 28. Mai 1899 beide Dokumente neu festgestellt. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sind

folgende: Der Firma Felten & Guilleaume in Mülheim (Rhein) wird vom Beginne des Kabelbetriebs ab auf 40 Jahre die Genehmigung zur Anlandung eines zwischen Deutschland, den Azoren und Nordamerika zu legenden Kabels auf deutschem Gebiet ertheilt. Die Sprechgeschwindigkeit auf dem Kabel mufs mindestens 25 Wörter, das Wort zu 5 Buchstaben gerechnet, in der Minute betragen. Sache der Unternehmerin ist es, auf dem Festlande von Nordamerika diejenigen Landleitungen zu beschaffen, welche die Verbindung des Kabels mit einer zur Annahme oder Abgabe der Telegramme geeigneten Stelle in New York herstellen. Die Legung des Kabels ist bis zum 1. Oktober 1900 zu beenden. Für die Instandsetzungen und für den Ersatz des etwa unbrauchbar gewordenen Kabels hat die Unternehmerin so schnell als möglich zu sorgen. Das Reich kann die Konzession u. a. für erloschen erklären, wenn das Kabel sich länger als ein Jahr ununterbrochen in nicht betriebsfähigem Zustande befindet. Falls das Kabel sich für den Verkehr nicht mehr als ausreichend erweist, soll die Unternehmerin berechtigt sein, unter den Bedingungen und für die Dauer dieser Konzession ein zweites Kabel auf dem gleichen Wege zu legen. Die Unternehmerin darf ihre Rechte auf eine von ihr mit dem Sitze innerhalb des Deutschen Reichs zu begründende Aktiengesellschaft übertragen, deren Statut der Genehmigung des Reichs-Postamts unterliegt. Die neue Konzession tritt für das Kabel von Deutschland nach Nordamerika in allen Beziehungen an die Stelle der Konzession von 1894 nebst deren Nachträgen. Für das Vigo-Kabel bewendet es bei den früher festgesetzten Bedingungen mit der Mafsgabe, dafs die Konzession für dasselbe ebenfalls bis zum 30. September 1940 ausgedehnt wird.

Das Reichs-Postamt übernimmt den Betrieb des Kabels an dessen deutschem Endpunkte. Für den Betrieb, einschliefslich der Betriebseinrichtungen und Unterhaltung der Betriebsstellen auf den Azoren und auf der nordamerikanischen Seite, hat die Unternehmerin Sorge zu tragen.

Auf den Azoren soll das Kabel in eine gemeinsame Station der dort wirkenden Gesellschaften eingeführt und durch die eigenen Beamten der Unternehmerin betrieben werden. In Nordamerika kann das Kabel an das Leitungsnetz einer der vorhandenen Telegraphengesellschaften angeschlossen und die Anschlufsleitung in die Hauptstation dieser Gesellschaft zu New York eingeführt werden. Die Unternehmerin hat für die Weiterbeförderung der ihr zugeführten Telegramme und für deren Bestellung in New York Sorge zu tragen und die hierzu erforderlichen Abmachungen und Einrichtungen zu treffen. Für den ganzen Beförderungsdienst auf dem Kabel kommen die Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrags nebst der jeweils gültigen Ausführungs-Uebereinkunft in Anwendung. Das Kabel ist in erster Linie für den Telegrammverkehr aus Deutschland und dessen Hinterländern nach Amerika mit Ausnahme von Peru, Brasilien und den südlich davon gelegenen Staaten und umgekehrt bestimmt. Die Unternehmerin ist verpflichtet, für die Zuführung von Telegrammen aus Amerika nach Deutschland u. s. w. über das Kabel Sorge zu tragen. Für die Benutzung des Kabels zwischen Borkum, den Azoren und Nordamerika zahlt das Reich der Unternehmerin in vierteljährlichen Nachzahlungsbeträgen eine feste Vergütung von 1 400 000 Mark für jedes Jahr bis zum Ablaufe des 40. Jahres vom Datum der Eröffnung des Betriebs. Das Reich bezieht die Gebühreneinnahmen aus den Kabelraten*), welche für den Verkehr zwischen Deutschland und

*) z. Z. 1,25 Frcs.

dessen Hinterländern einerseits und Nordamerika und dessen Hinterländern andererseits aufkommen, bis zum Betrage von 1 700 000 Mark. So weit die Einnahme aus diesem Verkehre den Betrag von 1 700 000 Mark übersteigt, erhält das Reich einen Gebührenantheil von 25 Centimen für das Wort. Der für die Ausführung des Unternehmens zu bildenden Gesellschaft ist die Verpflichtung aufzuerlegen, das Emden-Vigo-Kabel spätestens bis Ende 1904 zu übernehmen. Mit dem Zeitpunkte der Uebernahme tritt an die Stelle des das Vigo-Kabel betreffenden Betriebsvertrags der Betriebsvertrag für das deutsch-amerikanische Kabel.

Die Verhandlungen mit der Anglo-Gesellschaft wegen Herbeiführung einer Verständigung waren noch jahrelang fortgeführt worden, da die Reichs-Telegraphenverwaltung nicht ohne zwingende Nothwendigkeit die Beziehungen zu jener Gesellschaft, mit der sie seit mehreren Jahrzehnten in durchaus freundschaftlicher Weise zusammengearbeitet hatte, zu lösen gedachte. Aber die Gesellschaft hielt ihren grundsätzlichen, der Legung des direkten deutschen Kabels widerstrebenden Standpunkt unabänderlich fest. Erst im Jahre 1898, als weitere Versuche keinen Erfolg mehr erwarten liefsen, traten Felten & Guilleaume mit der amerikanischen Commercial Cable Company wegen Unterstützung des neuen Unternehmens in Verbindung. Ihr gehören die Kabel zwischen Waterville und Nordamerika; aufserdem ist sie mit der in den Vereinigten Staaten von Amerika ein ausgedehntes Telegraphennetz besitzenden Postal Telegraph Company eng verbunden. Die Commercial-Gesellschaft verpflichtete sich zur Bestellung und Annahme der Telegramme in New York, zur Zuführung von Telegrammen aus Amerika sowie zu der — mittlerweile erfolgten — Legung eines als Ersatz für Störungsfälle bestimmten Kabels zwischen den Azoren und Canso (Neuschottland). Auf der Strecke zwischen Deutschland und den Azoren soll die Kabelverbindung Emden–Vigo–Carcavellos (bei Lissabon)–Azoren, soweit möglich, als zweiter Weg dienen. Ferner nahm die Reichs-Telegraphenverwaltung in Aussicht, ihr Kabel Emden–Valentia von Valentia nach Waterville zu verlegen und ihm dadurch an Stelle des Anschlusses an die Anglo-Kabel eine Verbindung mit den Commercial-Kabeln zu geben; die Commercial Co. sollte dann ein weiteres Kabel zwischen Waterville und den Azoren legen. Auf diese Weise wäre noch ein Ersatzweg zwischen Deutschland und New York geschaffen worden. Die englische Regierung hat aber bisher auf den Widerspruch der Anglo- und der ihr verwandten Gesellschaften die Erlaubnifs zur Verlegung des Emden–Valentia-Kabels nach Waterville nicht ertheilt. In Folge dessen ist das Valentia-Kabel mit dem Tage der Inbetriebnahme des deutsch-amerikanischen Kabels aufser Betrieb gesetzt worden. Bei etwaigen Unterbrechungen des deutsch-amerikanischen Kabels werden die Telegramme, soweit nöthig, über London–Waterville oder Havre–Waterville geleitet.

Auf Grund der erlangten Konzessionen bildete sich als Rechtsnachfolgerin der Firma Felten & Guilleaume die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft in Cöln mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Mark. Die Herstellung und Legung des deutsch-amerikanischen Kabels ist durch die Telegraph Construction and Maintenance Company erfolgt, die sich bei Abtretung der Landungsrechte für die Azoren die Uebertragung der Herstellung des Kabels ausbedungen hatte. Die Kabellänge beträgt auf der Strecke von Borkum bis Fayal (auf der Azoreninsel Horta) 1921 Seemeilen (1 Seemeile = 1,852 km), auf der Strecke Fayal–New York 2445 Seemeilen.

Die Ader besteht auf der erstgenannten Strecke aus einem mittleren Kupferdrahte von 2,896 mm Durch-

messer, den vier Façonkupferdrähte mit einem Querschnitte von $2{,}113 \times 0{,}381$ mm umgeben. Zur Isolirung dienen drei Schichten beste Guttapercha. Für die Seemeile sollen betragen das Gewicht des Kupferleiters 167,8 kg (370 lbs engl.), das Gewicht der Guttapercha 113,4 kg (250 lbs), der Leitungswiderstand 3,3 Ohm bei 75° Fahrenheit (24° C.), der Isolationswiderstand nicht weniger als 400 Megohm, die Ladungsfähigkeit nicht mehr als 0,4 Mikrofarad. Um die Ader gegen die Angriffe der Bohrmuscheln zu schützen, sind 741 Seemeilen der Seekabelader mit einem Messingbande spiralförmig umwickelt. Die äufsere Bewehrung ist je nach der Lage der Kabelstrecken in flachem oder tiefem Wasser verschieden; die stärkste Bewehrung hat das Küstenkabel, das mit allmählich leichter werdender Bewehrung durch Vermittelung eines schweren und eines leichten Zwischenkabels zu dem Tiefseekabel übergeht. Auch bei diesem wird eine schwere und eine leichte Type unterschieden. Während die Bewehrung des Tiefseekabels aus verzinkten Stahldrähten besteht, bilden für die übrigen Typen verzinkte Eisendrähte den Schutz. Um ein Durchrosten der Stahldrähte des Tiefseekabels zu verhüten, sind sie mit einem Kompoundanstriche versehen und mit getheertem Bande umwickelt.

Für die längere Strecke Fayal-New York ist eine stärkere Ader verwendet. Der mittlere Kupferdraht hat einen Durchmesser von 3,785 mm, jeder der Façonkupferdrähte einen solchen von $3{,}099 \times 0{,}432$ mm. Dementsprechend sind für die Seemeile das Gewicht des Kupfers 272,2 kg (600 lbs), das der Guttapercha 154,2 kg (340 lbs), der Leitungswiderstand 2,035 Ohm, der Isolationswiderstand wie oben mindestens 400 Megohm, die Ladungsfähigkeit höchstens 0,435 Mikrofarad.

Die Anschlufsstrecke Emden–Borkum ist von der Reichs-Telegraphenverwaltung bereits in diesem Frühjahre hergestellt worden. Von Emden führt bis zum Kabelhaus in Greetsiel (27 km) ein Landkabel, von da bis zur Ostseite der Insel Borkum ein 31 km langes Seekabel und auf dieser Insel ein 4,1 km langes Landkabel bis zum Borkumer Kabelhause. Die Kabel zwischen Emden und Borkum (Kabelhaus) sind zweiaderig, die eine Ader dient als Erdleitung; diese Anordnung hat den Zweck, Störungen durch Induktion aus den anderen, auf der gleichen Strecke verlegten Kabeln von dem transatlantischen Kabel fernzuhalten.

Bei Beginn der Seekabellegung hat die Direktion der Deutsch-Atlantischen Kabelgesellschaft an Seine Majestät den Kaiser folgendes Telegramm gerichtet:

»Die allerunterthänigste Meldung, dafs die Legung des ersten deutsch-amerikanischen Kabels bei herrlichem Wetter begonnen wurde.«

Hierauf ist der Direktion folgendes Antwortstelegramm zugegangen:

»Seine Majestät der Kaiser und König lassen für die Meldung von dem Beginne der Legung des ersten deutsch-amerikanischen Kabels danken und dem bedeutungsvollen Unternehmen glücklichen Fortgang wünschen.«

Der Betrieb des deutsch-amerikanischen Kabels ist durch folgendes Telegramm Seiner Majestät des Kaisers an den Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika eröffnet worden:

»An den Präsidenten der Vereinigten Staaten

Washington.

Bei der heutigen Eröffnung des neuen Kabels, das Deutschland mit den Vereinigten Staaten in engste telegraphische Verbindung bringt, freut es mich, Euerer Excellenz meine Befriedigung über die Vollendung dieses bedeutsamen Friedenswerkes auszusprechen. Ich weifs mich mit Euerer Excellenz eins in dem Wunsche und in der Hoffnung, dafs die Kabelverbindung die allgemeine Wohlfahrt fördern und zur Erhaltung und Festigung

freundlicher Beziehungen zwischen beiden Ländern beitragen möge.

Wilhelm I. R.«

Hierauf ging folgende Antwort des Präsidenten Mc Kinley ein:

»An Seine Kaiserliche und Königliche Majestät Wilhelm II.

Berlin.

Ich empfange soeben mit grofser Befriedigung Euerer Majestät Glückwunschtelegramm aus Anlafs der Eröffnung des Kabels, welches die Kette der nahen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reiche vervollständigt. In dem jetzigen Zeitalter des Fortschritts trägt jedes Band, das die kaufmännischen Verbindungen und gemeinsamen Interessen der Nationen enger knüpft, zu ihrem allgemeinen Wohle sowie dazu bei, die Aufrichtigkeit ihrer Gesinnung zu stärken und ihren gegenseitigen Fortschritt auf den Pfaden des Friedens zu fördern. William Mc Kinley.«

76. Weiterentwickelung des Tarifwesens bei der Reichs-Postverwaltung und Entwickelung der Orts-Portotaxen.

Von Herrn Rechnungsrath Moch in Berlin.

In Nr. 1 bis 4 des Archivs von 1893 haben wir die Entwickelung des Tarifwesens bei der früheren preufsischen und der späteren Reichs-Postverwaltung vom Jahre 1824 ab in kurzen Zügen geschildert. Nachdem das Tarifwesen der Reichs-Postverwaltung in den letztverflossenen Jahren einer, den veränderten Verkehrsbedürfnissen entsprechenden durchgreifenden Umgestaltung unterzogen worden ist, erscheint es an der Zeit, im Anschlufs an jene geschichtliche Darstellung das nach zahlreichen und erheblichen Schwierigkeiten Erreichte einer näheren Besprechung zu unterziehen. Bekanntlich ist eine Reihe von Tariffestsetzungen im Bereiche der Reichs-Postverwaltung durch die Reichsgesetze vom 28. Oktober 1871, 17. Mai 1873 und 3. November 1874 festgelegt. Zur Aenderung dieser Tarife bedarf es daher der Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren im Reiche. Dahin gehören die Taxen für Briefe im Verkehre von Postort zu Postort, für Packete, für Sendungen mit Werthangabe und die Zeitungsgebühr. Die übrigen Gebühren kann der Reichskanzler auf Grund des §. 50 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 durch ein von ihm zu erlassendes Reglement selbst festsetzen. Bezüglich der Mehrzahl dieser Gebühren hat er jedoch vorher das Einverständnifs des Bundesraths einzuholen.

Durch diese gesetzlichen Vorschriften war der Weg vorgezeichnet, auf dem der Staatssekretär des Reichs-Postamts seinen Plan für die Reform der Posttarife zur Ausführung bringen konnte.

Im Zusammenhange mit dieser Reform stand die Einführung der Kartenbriefe, die durch Erlafs vom 10. Oktober 1897 am 1. November 1897 erfolgte. Früher hatte sich die deutsche Postverwaltung zu den aus den Kreisen des Publikums vielfach laut gewordenen Wünschen nach Einführung der neuen Versendungsgattung ablehnend verhalten. Diese hatte bereits vor einer Reihe von Jahren, zuerst bei der belgischen Postverwaltung, Eingang gefunden und dann sich nach und nach über die meisten Länder des Weltpostvereins, insbesondere auch über fast alle Länder Europas, ausgebreitet. Der Kartenbrief bildet eine Ergänzung der Postkarte und bietet

ein bequemes Hülfsmittel für eine kurze, eilige Korrespondenz, bei der Werth darauf gelegt wird, dafs Unbefugte von ihrem Inhalte keine Kenntnifs erlangen. Gern gebraucht wird er auf Reisen, namentlich von Touristen.

Das Porto für Kartenbriefe, das auch in den anderen Ländern allgemein dem gewöhnlichen Briefporto gleichsteht, wurde für den inneren deutschen Verkehr auf 10 Pf. festgesetzt. Die im Privatwege hergestellten Kartenbriefe können auch unfrankirt versendet werden. Die Postverwaltung liefert nur Formulare mit eingedrucktem Werthstempel zum Preise von 10 Pf. für das Stück.

Die Gebühr für Postanweisungen war durch die Postordnung vom 18. Dezember 1874 bei Beträgen bis 100 Mark auf 20 Pf.,

bei solchen über 100 bis 200 Mark auf 30 Pf. und

bei solchen über 200 bis 300 Mark auf 40 Pf. festgesetzt worden.

Die Postordnung vom 8. März 1879 hatte die dritte Taxstufe auf Beträge von 200 bis 400 Mark ausgedehnt.

Aus den Kreisen des Publikums trat an die Postverwaltung häufig das Verlangen heran, die Gebühr für kleinere Beträge zu ermäfsigen, da die Mindestgebühr von 20 Pf. oft in einem ungünstigen Verhältnisse zu dem zu übermittelnden Geldbetrage stehe. Zur Begleichung kleinerer Forderungen wurden daher vielfach Postwerthzeichen in gewöhnlichen Briefen versendet. Diese Werthzeichen konnten aber am Bestimmungsorte nicht immer in baares Geld umgesetzt werden, da den Postanstalten aus schwer wiegenden Gründen ein derartiger Umtausch untersagt ist, sonst sich aber in der Regel keine Gelegenheit dazu bietet. Zudem ist es für die Postverwaltung ein unerwünschter Zustand, wenn Postwerthzeichen in gröfserem Umfang in gewöhnlichen Briefen verschickt und dadurch ihre Beamten in Versuchung geführt werden, solche Briefe zu unterschlagen. Die Herabsetzung der Mindestgebühr für die Uebermittelung von kleineren Postanweisungsbeträgen erschien daher als eine dringende Nothwendigkeit. Man entschied sich dafür, einen Mindestsatz von 10 Pf. einzuführen und diese Gebühr für Postanweisungen bis 5 Mark in Anwendung zu bringen. Eine derartige Festsetzung empfahl sich schon deshalb, um die Uebereinstimmung mit der Gebühr für die Uebermittelung eingezogener Nachnahmebeträge zu bewahren.

Auf dem Postkongresse zu Washington war im Juni 1897 beschlossen worden, vom 1. Januar 1899 ab im internationalen Verkehre Postanweisungen bis zu 1000 Franken zuzulassen. Dieser Beschlufs machte es erforderlich, gleichzeitig für den inneren deutschen Verkehr den Meistbetrag der Postanweisungen von 400 auf 800 Mark (= 1000 Franken) zu erhöhen. Der bisherigen dritten Taxstufe wurden daher noch zwei andere, eine von 50 Pf. für Beträge über 400 bis 600 Mark und eine von 60 Pf. für Beträge über 600 bis 800 Mark hinzugefügt.

Eine weitere, von dem Washingtoner Postkongrefs angenommene Aenderung, deren Einführung auch im inneren deutschen Verkehre nicht umgangen werden konnte, war die Erhöhung des Meistgewichts der Waarenproben von 250 auf 350 g. Für die neue Gewichtsstufe wurde das Porto auf den Betrag von 20 Pf. festgesetzt. Damit wurde gleichzeitig eine Uebereinstimmung mit der innerdeutschen Taxe für Drucksachen gleichen Gewichts (über 250 bis 500 g = 20 Pf.) erzielt und beim Zusammenpacken von Drucksachen und Waarenproben jede Schwierigkeit bei der Frankoberechnung vorweg ausgeschlossen.

Nach der Postordnung vom 11. Juni 1892 unterlagen unfrankirte Postkarten dem Porto für unfrankirte Briefe (= 20 Pf.). Diese Bestimmung wurde, gleichfalls in Uebereinstimmung mit den Washingtoner Beschlüssen, dahin abgeändert, dafs für unfrankirte Postkarten das Doppelte des Portos

für frankirte Postkarten, also 10 Pf., zu entrichten sind.

Nachdem der Bundesrath in der Sitzung vom 15. Dezember 1898 zu den vorstehenden Tarifänderungen seine Zustimmung ertheilt hatte, wurde durch Erlafs des Reichskanzlers vom 18. Dezember 1898 — Centralblatt für das Deutsche Reich Nr. 52 vom 23. Dezember dess. J. — dementsprechend die Postordnung vom 11. Juni 1892 abgeändert. Die Postanstalten erhielten von diesen Aenderungen durch Erlafs vom 18. Dezember 1898 — Amtsblatt Nr. 66 — Kenntnifs; die Aenderungen traten am 1. Januar 1899 ein.

In kaufmännischen Kreisen war es als Uebelstand empfunden worden, dafs der Empfänger einer Postanweisung nicht selten unterläfst, über den erhaltenen Betrag dem Absender eine Empfangsbescheinigung zu übersenden. Die Erlangung einer solchen erscheint aber in vielen Fällen erwünscht, weil der bei der Einzahlung ertheilte Einlieferungsschein nicht ohne Weiteres als Quittung des Gläubigers über die Tilgung der Schuld, sondern lediglich als Beweis für die Einzahlung der Post gegenüber gelten kann, mithin dem Schuldner noch die Führung des Nachweises obliegt, dafs der bei der Post eingezahlte Betrag richtig in die Hände des Empfängers gelangt ist. Aus diesen Gründen war wiederholt angeregt worden, es möchte eine Einrichtung getroffen werden, die bei Postanweisungen darauf hinwirkt, dafs die Empfänger Anlafs und eine bequeme Gelegenheit fänden, um den Absendern Empfangsbescheinigungen zu übersenden. Um diesen Wünschen entgegenzukommen, wurden durch Erlafs vom 18. Juli 1899 vom 1. Oktober 1899 ab Postanweisungsformulare mit angehängten Postkarten zur Empfangsbestätigung eingeführt. Diese Formulare, die auch im Verkehre mit Bayern und Württemberg benutzt werden können, sind mit eingedruckten Werthstempeln nicht versehen. Im Bedarfsfalle mufs daher das Franko durch Aufkleben von Freimarken entrichtet werden. Die Frankirung der Postkarte hat, wie die der Postanweisung, gleich bei der Einlieferung zu geschehen.

Erfahrungsmäfsig bedürfen die dringenden Packete auch nach ihrer Ankunft am Bestimmungsort in der Regel noch einer gröfseren Beschleunigung, als gewöhnliche Packete, und es beantragten daher früher die Empfänger, wenn dies nicht bereits die Absender gethan hatten, die Bestellung durch Eilboten. Bei der unterm 18. Dezember 1898 angeordneten Abänderung der Postordnung wurde bestimmt, dafs alle dringende Packetsendungen am Bestimmungsorte durch Eilboten bestellt werden sollen. Demgemäfs mufste bei diesen Sendungen in allen Fällen aufser dem tarifmäfsigen Packetporto und der besonderen Gebühr von 1 Mark die verordnungsmäfsige Eilbestellgebühr im Voraus entrichtet werden. Da nun aber bei dringenden Packeten mit dem Vermerke »postlagernd« die Bestellung durch Eilboten ausgeschlossen ist, diese Packete vielmehr zur Abholung bereit gestellt werden müssen, so wird nach der neuen Postordnung vom 20. März 1900 bei solchen Packeten die Eilbestellgebühr nicht erhoben.

Die einschneidendsten Aenderungen auf dem Gebiete des Portotarifwesens führten jedoch erst das Gesetz vom 20. Dezember 1899 und die neue Postordnung vom 20. März 1900 herbei. Es sind dies in der Hauptsache die Erhöhung des einfachen Briefgewichts von 15 auf 20 g, die Reform des Postzeitungstarifs, die Anwendung der Ortstaxe auf die Sendungen im Nachbarortsverkehre, die Neuregelung der Gebühren für Ortssendungen und die Einführung von Geschäftspapieren unter Festsetzung besonderer Gebühren.

Zur Herbeiführung derjenigen Aenderungen, welche nur im Wege der Gesetzgebung zu Stande kommen konnten und daher der Mitwirkung des Reichstags bedurften, wurde dem letzteren vom Reichskanzler am 21. Februar 1898 ein Gesetzentwurf vorgelegt. Da

man damals beabsichtigte, die Reform des Postzeitungstarifs erst später in Angriff zu nehmen, so beschränkte sich der Entwurf, soweit es sich um Tariffragen handelte, auf die Erhöhung des Briefgewichts und auf die Anwendung der Ortstaxe zwischen Nachbarorten. Dieser einer Kommission überwiesene Entwurf wurde jedoch vom Reichstage, der noch vor Beendigung der Kommissionsberathungen geschlossen wurde, s. Z. nicht verabschiedet. Es war daher nothwendig, dem Reichstage nach seinem Wiederzusammentritt einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen. Dies geschah am 6. Februar 1899. Der neue Entwurf wiederholte den Inhalt des früheren und erweiterte ihn durch die Neuordnung des Postzeitungstarifs, durch Aufnahme veränderter Bestimmungen über die Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände durch expresse Boten oder Fuhren, durch Vorschriften über die Beförderung von verschlossenen Briefen durch Boten, über die Errichtung und den Weiterbetrieb von Anstalten zur gewerbsmäfsigen Beförderung von offenen Briefen, Karten, Drucksachen und Waarenproben im Ortsverkehr und durch die im Reichstag allseitig verlangte Regelung der Entschädigungen für die privaten Briefbeförderungsanstalten und ihre Bedienstete. Nachdem der Entwurf, der im Reichstag am 12., 13. und 15. April, 15. bis 18., 21. und 23. November 1899 berathen wurde, von der dazu niedergesetzten Kommission in einigen wesentlichen Punkten umgestaltet und in der veränderten Fassung vom Reichstag am 23. November 1899 angenommen worden war, wurde das Gesetz, das die Bezeichnung erhalten hat »Gesetz, betreffend einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen«, unterm 20. Dezember 1899 von Seiner Majestät dem Kaiser vollzogen und in Nr. 51 des Reichs-Gesetzblatts vom selben Jahre veröffentlicht. Die Postverwaltung hat es im Amtsblatte des Reichs-Postamts Nr. 74 vom Jahre 1899 zur Kenntnifs ihrer Beamten gebracht. Das Gesetz trat, abgesehen von den Bestimmungen über den Zeitungstarif, am 1. April 1900 in Kraft.

Bis zum 1. Januar 1872 hatte als Gewichtsgrenze für den einfachen Brief das Zolloth = $16^2/_3$ g gegolten. Das Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871 brachte die Gewichtssätze des damaligen Tarifs mit der neuen Mafs- und Gewichtsordnung in Einklang und setzte in Uebereinstimmung mit der Mehrzahl der Postverträge das einfache Briefgewicht auf 15 g fest. Gegen diese Bestimmung, die im Vergleiche zu dem früheren Zustande keine Verbilligung bedeutete, erhoben sich von Anfang an aus den Kreisen des Publikums, besonders aus denen der Handels- und Geschäftswelt, Klagen. Die Papierindustrie machte geltend, dafs sie durch die Aenderung veranlafst werde, leichtes und minderwerthiges Papier herzustellen. Bereits 1883 schlug die Reichs-Postverwaltung, mitbeeinflufst durch das gleichartige Vorgehen Oesterreich-Ungarns vom 1. Januar 1883 ab, dem Reichskanzler Fürsten von Bismarck die Erhöhung des einfachen Briefgewichts auf 20 g vor. Der Antrag wurde jedoch wegen des zu erwartenden grofsen Einnahmeausfalls abgelehnt. Es war dies zu bedauern, da andere Länder bei Festsetzung des einfachen Briefgewichts für den inneren Verkehr noch erheblich weiter gegangen waren. Daher wurde es in ganz Deutschland freudig begrüfst, als der jetzige Staatssekretär des Reichs-Postamts nach seinem Amtsantritte die Erhöhung des Briefgewichts in den Plan zur Reform der Tarife aufnahm. Nunmehr können vom 1. April 1900 ab innerhalb des ganzen Deutschen Reichs zum einfachen Portosatze von 10 Pf. Briefe bis zum Gewichte von 20 g versendet werden. Diese Gewichtsgrenze wurde durch Erlafs vom 21. März 1900 ebenfalls vom 1. April ab auf den Wechselverkehr mit Oesterreich-Ungarn (einschliefslich Bosnien-Herzegowina und Liechtenstein) sowie auf den Verkehr

mit den deutschen Schutzgebieten und mit den in fremden Gewässern befindlichen deutschen Kriegsschiffen ausgedehnt.

Es wird von Interesse sein, an dieser Stelle eine Uebersicht darüber zu erlangen, wie im inneren Verkehr anderer Länder das Porto für gewöhnliche Briefe festgesetzt ist. Gegenwärtig werden erhoben:

in Belgien für je 15 g	10 Cts.	(8 Pf.)	
- Dänemark bis 250 g	8 Oere	(9 -)	
- Frankreich für je 15 g	15 Cts.	(12 -)	
- Grofsbritannien bis 4 oz (113,4 g)	1 d.	($8^1/_3$ -)	
für je weitere 2 oz (56,7 g)	$^1/_2$ d.	($4^1/_6$ -)	mehr
- Italien für je 15 g	20 Cts.	(16 -)	
- Luxemburg bis 15 g	10 Cts.	(8 -)	
über 15 bis 250 g	20 Cts.	(16 -)	
- 250 - 1000 g	35 Cts.	(28 -)	
- Niederland bis 15 g	5 Cents	(8,5 -)	
über 15 bis 200 g	10 -	(17 -)	
- 200 - 500 g	15 -	(25,5 -)	
- 500 g bis 1 kg	20 -	(34 -)	
- 1 kg bis $1^1/_2$ kg	25 -	(42,5 -)	
- $1^1/_2$ - 2 kg	30 -	(51 -)	
- Norwegen und Schweden bis 15 g	10 Oere	(11,3 -)	
über 15 bis 125 g	20 -	(22,6 -)	
- 125 - 500 g	30 -	(33,8 -)	
- Oesterreich bis 20 g	5 Kr.	($8^1/_2$ -)	
über 20 bis 250 g	10 -	(17 -)	
- Rufsland für je 1 Loth russ. (12,794 g) bis zum Meistgewichte von 5 Pfund (2 kg 47 g),	7 Kop.	(22,4 -)	
- der Schweiz bis 250 g	10 Cts.	(8 -)	
- Ungarn bis 20 g	5 Kr.	($8^1/_2$ -)	
über 20 bis 250 g	10 -	(17 -)	
- 250 - 500 g	15 -	($25^1/_2$ -)	
- den Vereinigten Staaten von Amerika für je 1 oz (28,3 g)	2 Cents	(8 -).	

Eine der wichtigsten Aenderungen im Tarifwesen, welche das Gesetz vom 20. Dezember 1899 herbeiführte, war die durchgreifende Reform des Zeitungsgebührentarifs. Der am 1. Oktober 1848 eingeführte alte Postzeitungstarif, welcher die Gebühr für die Besorgung der Zeitungen und Zeitschriften auf 25 v. H. des Einkaufspreises festsetzte, hatte durch das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom 4. November 1867 insofern eine Aenderung erfahren, als vom 1. Januar 1868 ab die Postgebühr bei Zeitungen, die seltener als viermal monatlich erschienen, auf $12^1/_2$ v. H. des Einkaufspreises ermäfsigt wurde. Das Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871 setzte die für jede Zeitung jährlich zu entrichtende Mindestgebühr auf 4 Silbergroschen fest. Diesem allerdings höchst einfach gestalteten Tarife lag ein richtiges Prinzip, wie es in einem angemessenen Verhältnisse von Leistung und Gegenleistung seinen Ausdruck zu finden hat, nicht zu Grunde. Durch regere Theilnahme aller Stände am öffentlichen Leben hatte die Zahl der Zeitungen und Zeitungsbezieher gegen früher erheblich zugenommen, während andererseits die Verleger durch das Verlangen, möglichst schnell über wichtigere Tagesereignisse unter-

richtet zu werden, zur Vermehrung der Zahl der Zeitungsausgaben gedrängt wurden. Dabei hatte die starke Konkurrenz, in Verbindung mit der Vervollkommnung der Papierfabrikation und den technischen Einrichtungen der Druckereien, eine wesentliche Ermäfsigung der Zeitungspreise zur Folge gehabt. Die für grofse Massen berechneten, in der Hauptsache zu Reklamezwecken und zu Anzeigen bestimmten Zeitungen fanden weniger im Bezugspreis, als vielmehr in der Bezahlung der Anzeigen ihre Kostendeckung. Eine Aenderung dieses Verhältnisses war dringend geboten. Nach langen und sorgfältigen Vorbereitungen trat die Postverwaltung mit dem am 6. Februar 1899 dem Reichstage vorgelegten Gesetzentwurf an die Reform des Postzeitungstarifs heran. Bei seiner Bearbeitung hatte man den in vielen Zuschriften und Petitionen zum Ausdrucke gebrachten Wünschen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen gesucht.

Nach dem Entwurfe sollte die Zeitungsgebühr betragen:

a) 10 Pf. für jede Bezugszeit, ohne Rücksicht auf deren Dauer;

b) 15 Pf. jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 15 Pf. jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche;

c) 10 Pf. jährlich für jedes Kilogramm des Jahresgewichts, mindestens jedoch im Ganzen 40 Pf. jährlich für jede Zeitung.

Der Reichstag änderte diese Vorlage dahin ab, dafs bei a) für jeden Monat der Bezugszeit eine Gebühr von 2 Pf. zu entrichten und dafs für soviel Ausgaben, als der unverändert gelassenen Gebühr zu b) unterliegen, bei c) ein Freigewicht von jährlich 1 kg zu gewähren ist. Das Jahresgewicht wird für jedes Kalendervierteljahr nach dem wirklichen Gewichte der im voraufgegangenen Rechnungsjahr erschienenen Zeitungsnummern festgestellt. Bei neuen Zeitungen hat bis zur völligen Anwendung dieser Bestimmung die Gewichtsermittelung vierteljährlich nach dem Gewichte der in dieser Zeit erschienenen Nummern zu erfolgen. Der Verleger hat zum Zwecke der Gewichtsberechnung der ihm bezeichneten Dienststelle ein vollständiges Pflichtexemplar von jeder Zeitungsnummer beim Erscheinen zu liefern. Die Selbstverpackung, für die eine Vergütung nicht gewährt wird, ist auf Antrag des Verlegers zu gestatten.

Der neue Zeitungsgebührentarif tritt erst vom 1. Januar 1901 in Kraft.

Von nicht geringerer Tragweite, als die Neugestaltung des Zeitungstarifs, sind die grundsätzlichen Aenderungen des Tarifs für Ortssendungen. Diese Aenderungen erhalten noch insofern eine ganz besondere Bedeutung, als dabei ein der Weiterentwickelung des ganzen Verkehrswesens entsprechender völlig neuer Gesichtspunkt zur Geltung gekommen ist, nämlich die Zusammenfassung mehrerer benachbarter Postorte zu einem einheitlichen Verkehrsbezirke. Mit Rücksicht auf den gewaltigen Fortschritt, der mit der Neuregelung der Ortsgebührentaxen auf dem Gebiete des Tarifwesens gemacht worden ist, erscheint es angezeigt, die Entwickelung des Gebührentarifs für Ortssendungen im Zusammenhange zu verfolgen, zumal wir in der früheren Abhandlung vom Jahre 1893 diesen Gegenstand nur flüchtig berührt haben.

Eine Verpflichtung der Postanstalten, solche Briefsendungen, die an Empfänger im Bestellbezirke des Aufgabepostorts gerichtet waren (Ortssendungen), zur Besorgung (Ausgabe oder Bestellung) zu übernehmen, bestand im Anfange des 19. Jahrhunderts noch nicht. Es war jedoch den Vorstehern der Postanstalten freigestellt, den Briefträgern die Zustellung von Ortsbriefen an die Empfänger zu gestatten. Für ihre Mühewaltung konnten die bestellenden Boten sich den Betrag des damals auch für Briefe von weiterher festgesetzten sogenannten Bestelldreiers (= $^1/_4$ Silbergroschen) und vom

Jahre 1825 ab $1/_2$ Sgr. entrichten lassen. In keinem Falle durften sie aufserdem für diese Briefe noch Portobeträge verlangen. Erst im Laufe der späteren Jahrzehnte wurde die »Stadtbriefbestellung« allmählich in einen besonderen Betriebszweig der Postverwaltung umgewandelt. Das aufkommende Ortsbestellgeld für diese Sendungen wurde bei den Postämtern und Postexpeditionen I. Klasse zur Postkasse vereinnahmt, bei den Postexpeditionen II. Klasse (Postämtern III) aber den Postexpediteuren gegen die Verpflichtung überlassen, den Ortsbestelldienst auf ihre Gefahr und Kosten besorgen zu lassen.

Das auf Grund des Postgesetzes vom 5. Juni 1852 unterm 31. Juli 1852 erlassene Reglement bestimmte im §. 19, dafs an denjenigen Orten, wo eine besondere Einrichtung zur Annahme und Bestellung von Ortssendungen bestand, dafür bei der Bestellung im Orte zur Erhebung gelangen sollten:

a) für einen gewöhnlichen Brief, wozu auch Sendungen unter Streif- oder Kreuzband (Drucksachen) gerechnet wurden .... 1 Sgr.,
b) für einen rekommandirten Brief, bei dem es nur auf die Beschaffung einer Empfangsbescheinigung ankam,..... 2 -
c) für einen Brief mit Geld bis zum Betrage von 1 Thlr.. 1 -
und über 1 bis 50 Thlr. .... 2 - .

Auch dort, wo eine besondere Stadtpost-Einrichtung nicht bestand, mufsten die Postanstalten gewöhnliche Briefe zur Bestellung im Orte gegen die Gebühr von 1 Sgr. annehmen. Wenn dagegen die Empfänger ihre Sendungen von der Post abholten, war für einen Ortsbrief allgemein nur eine Gebühr von $1/_2$ Sgr. zu entrichten. Bei der Bestellung von Ortssendungen nach dem Landbestellbezirke kam das für Sendungen von weiterher festgesetzte Landbriefbestellgeld zur Erhebung.

Wenn ein und derselbe Absender mindestens 100 Stadtbriefe zu gleicher Zeit auflieferte, wurde für jeden Brief nur eine Gebühr von $4\,1/_2$ Pf. berechnet. Die Briefe mufsten in diesem Falle frankirt sein und am Postschalter aufgeliefert werden. Unter den gleichen Bedingungen hatte der Absender von mindestens 25 Ortsbriefen für jeden Brief nur $1/_2$ Sgr. zu entrichten. Dienstbriefe, die sonst allgemein gebührenfrei befördert wurden, unterlagen im Ortsverkehre der Gebührenzahlung; sie waren nur dann davon befreit, wenn der Empfänger im Landbestellbezirke wohnte und seine Briefe von der Post abholen liefs.

Die folgenden Reglements vom 27. Mai 1856 und 21. Dezember 1860 änderten an den Sätzen für Ortssendungen im Allgemeinen nichts. Nur setzte das letztere die Gebühr bei gleichzeitiger Einlieferung von mindestens 100 Stadtbriefen von $4\,1/_2$ auf 4 Pf. herab und bestimmte, dafs diejenigen Briefe, für welche eine Gebührenermäfsigung beansprucht wurde, durch Freimarken frankirt werden mufsten.

Von der Stadtpost-Einrichtung wurde ein umfangreicher Gebrauch nicht gemacht. Der wesentlichste Grund hierfür war in der Höhe der Gebühren zu suchen. Diese gingen zum Theil erheblich über diejenigen Sätze hinaus, welche damals in nichtpreufsischen Gebieten für dergleichen Sendungen erhoben wurden.

Durch das Gesetz vom 16. September 1862 war im Bereiche der preufsischen Postverwaltung das Bestellgeld für die von weiterher eingegangenen Briefe, das in vielen anderen Postgebieten längst abgeschafft war, aufgehoben worden. Nunmehr mufste in Frage kommen, ob nicht die Gebühren für Ortsbriefsendungen zu ermäfsigen seien, da zwischen diesen Gebühren und den Portosätzen für die mit den Posten weiter zu sendenden Briefsendungen ein erhebliches Mifsverhältnifs hervorgetreten war. Besonders auffallend war dies bei den Sendungen unter Streif- oder Kreuzband bis zum Gewichte von 1 Zolloth, für welche das Porto im inneren preufsi-

schen und deutsch-österreichischen Vereins-Postverkehr, also auf sehr weite Entfernungen, nur 4 Pfennig betrug, während die Drucksachensendungen im Orte einer Gebühr von 1 Sgr. unterlagen. Nachdem im März 1863 zwischen dem Handelsminister und Finanzminister wegen Ermäfsigung der Gebühr für Ortsdrucksachen auf 4 Pf. ein Einvernehmen erzielt worden war, hätte diese Mafsnahme alsbald zur Ausführung gelangen können. Sie wurde jedoch noch hingehalten, da die Postverwaltung inzwischen mit dem Plane umging, eine durchgreifende Herabsetzung auch der übrigen Ortsgebühren eintreten zu lassen. Allein für diesen Plan war die preufsische Finanzverwaltung nicht zu gewinnen.

Bisher konnten Drucksachensendungen nur in der Form versandt werden, dafs ein Streif- oder Kreuzband um die Drucksache gelegt wurde. Durch Erlafs vom 30. Mai 1865 traf der Handelsminister die Bestimmung, dafs fortan im Umfange des preufsischen Postgebiets gedruckte Anzeigen aller Art, z. B. Geschäftsavise, Preiskourante u. s. w., aufser unter Streif- oder Kreuzband, auch mittelst offener Karten befördert werden konnten. Dergleichen Karten waren auch zur Besorgung an Empfänger im Orts- oder Landbestellbezirke zugelassen. Die Gebühr hierfür wurde bei Sendungen nach dem Orte auf 4 Pf., bei solchen nach dem Landbezirk auf 6 Pf. für das Stück festgesetzt. Gleichzeitig wurde bestimmt, dafs dieselben Gebühren auch für Drucksachen unter Streif- oder Kreuzband im Orts- oder Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt gelten sollten. Diese Sendungen mufsten fortan frankirt aufgeliefert werden.

An Orten, wo eine besondere Stadtposteinrichtung bestand, konnten zur Besorgung im Ortsbestellbezirk auch Postanweisungen aufgeliefert werden. Die Gebühr hierfür betrug bis 25 Thlr. 1 Sgr., über 25 bis 50 Thlr. 2 Sgr.

Für Sendungen nach dem Landbestellbezirke wurden die Gebühren durch die General-Verfügung vom 30. Mai 1865 in mehrfacher Hinsicht neu geregelt. Es waren nunmehr zu entrichten:

1.	für gewöhnliche Briefe bis 1/2 Pfund und für Packete ohne Werthangabe bis zum gleichen Gewichte nebst den Begleitbriefen	1 Sgr.,
2.	für Drucksachen unter Band, offene Karten sowie für Waarenproben und Mustersendungen	1/2 -
3.	für rekommandirte Briefsendungen	2 -
4.	für Begleitbriefe zu Packeten ohne Werthangabe, wenn die Packete von der Post abgeholt wurden	1 -
5.	für Ablieferungsscheine über Sendungen mit Werthangabe bis zum Betrage von 50 Thlrn., wenn die Sendung von der Post abgeholt wurde, einschliefslich der Assekuranzgebühr von 1/2 Sgr.	1 1/2 -
6.	für Briefe und Packete über 1/2 Pfund	2 -
7.	für Sendungen mit Werthangabe bis 1 Thlr. und bis zum Gewichte von 1/2 Pfund	1 1/2 -
	über 1/2 Pfund	2 1/2 -
8.	für Sendungen mit Werthangabe über 1 bis 50 Thlr.	2 1/2 - .

Da die Verhandlungen mit dem preufsischen Finanzministerium wegen Ermäfsigung der Gebühren für Ortssendungen den gewünschten Erfolg nicht hatten, so mufste die Angelegenheit auf sich beruhen bleiben, bis der Gang der politischen Ereignisse im Jahre 1867 eine völlige Umgestaltung der Postverhältnisse in Deutschland herbeiführte. Nach der Gründung des Norddeutschen Bundes war eine Regelung des Tarifwesens, das sich in den bis dahin

selbständig gewesenen Postgebieten höchst mannigfaltig entwickelt hatte, nach einheitlichen Gesichtspunkten erforderlich. Dies geschah durch das am 1. Januar 1868 in Kraft getretene Gesetz vom 4. November 1867. Damit war der Anlafs gegeben, die Frage wegen Neufestsetzung der Ortsgebühren, insbesondere wegen ihrer Ermäfsigung im Bereiche der früheren preufsischen Verwaltung, von neuem einer Prüfung zu unterziehen. Da aber in mehreren Gebieten diese Sätze erheblich niedriger waren, als diejenigen, welche man seitens der Postverwaltung mit Rücksicht auf die bisherigen hohen preufsischen Gebühren und im Interesse der wünschenswerthen Gleichförmigkeit zugestehen konnte, so hätten in einem grofsen Theile des Norddeutschen Bundes die Ortsgebührensätze eine nicht unbeträchtliche Erhöhung erfahren müssen. Unter diesen Umständen traf das zum Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 unterm 11. Dezember 1867 erlassene Reglement über Gebühren für Ortssendungen überhaupt keine Bestimmung, sondern liefs in dieser Beziehung die bisherigen Vorschriften einstweilen weiter bestehen (§. 40). Andererseits aber war es nicht mehr angängig, die hohen Gebühren, die im preufsischen Postgebiet in Geltung waren, noch ferner in gleicher Höhe beizubehalten. Nach längeren Versuchen wurde durch die Generalverfügung vom 22. Oktober 1869 ein Tarif aufgestellt, der die Gebührensätze für den Bereich der vormaligen preufsischen Postverwaltung, mit Ausnahme des Ober-Postdirektionsbezirks Berlin und des Hamburger Stadtbezirks, nach neuen Grundsätzen regelte. Danach waren zu entrichten bei der Bestellung innerhalb des Orts- und Landbestellbezirks:

1. für gewöhnliche Briefe . . $^1/_2$ Sgr.
   Diese Gebühr ermäfsigte sich bei den im Ortsbezirke bleibenden Briefen auf $^1/_3$ Sgr., wenn derselbe Absender mindestens 100 Stück gleichzeitig am Annahmefenster einlieferte; doch mufsten in diesem Falle die Briefe mit Freimarken versehen sein;
2. für Drucksachen und Waarenproben . . . . $^1/_3$ Sgr.,
3. für rekommandirte Briefsendungen . . . . 1 $^1/_2$ - .

Gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben durften die Empfänger auch bei der Postanstalt abholen. Dafür waren die allgemeinen Sätze von $^1/_2$ und $^1/_3$ Sgr. zu entrichten. Sendungen, die sonst Gebührenfreiheit genossen, waren gebührenpflichtig, wenn sie im Orte aufgeliefert wurden und an einen im Ortsbestellbezirke wohnenden Empfänger gerichtet waren.

Im Weiteren wurde gestattet, Postanweisungen, Packete ohne Werthangabe, Sendungen mit angegebenem Werthe und Vorschufssendungen nach dem Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt in gleichem Umfange, wie an Empfänger im Bezirke einer anderen Postanstalt, aufzuliefern. Die Gebühr für eine Postanweisung wurde auf 2 Sgr. festgesetzt. Bei Packeten ohne Werthangabe, Sendungen mit angegebenem Werthe und bei Vorschufssendungen gelangte zum ersten Male der Grundsatz zur Geltung, dafs für diese Ortssendungen diejenigen Gebührensätze erhoben werden sollten, welche für dergleichen Sendungen zwischen Postanstalten bei der geringsten Entfernung (damals 5 Meilen) zu entrichten waren.

Die allgemeine Regelung der Gebührensätze für Postanweisungen, Packete ohne Werthangabe, Sendungen mit Werthangabe und Postvorschufssendungen an Empfänger im Orts-Bestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt sollte so lange ausgesetzt werden, bis wegen der Zulässigkeit solcher Sendungen auch im Ortsverkehre, namentlich bei den Postanstalten im vormaligen altpreufsischen Postgebiete, Bestimmung getroffen sein würde.

Der neue Tarif kam zur Anwendung auch bei den Postanstalten im Ober-Postdirektionsbezirke Kiel, im Grofsherzogthum Oldenburg (mit Ausnahme

der Landdrosteien Aurich und Osnabrück) und bei einem Theile der Postanstalten im Bezirke der Ober-Postdirektion zu Schwerin. Eine abweichende, den früheren Verhältnissen Rechnung tragende Gestaltung erhielten dagegen die Ortsgebührensätze durch die bezeichnete Generalverfügung vom 22. Oktober 1869 in den Bezirken der Ober-Postdirektionen Hannover, Braunschweig, Cassel, Erfurt, Frankfurt (Main) und im Hamburger Stadtbezirke sowie in den Landdrosteien Aurich und Osnabrück, während in den Bezirken der Ober-Postdirektionen Berlin, Darmstadt und Leipzig die alten Sätze unverändert bestehen blieben.

Es waren nunmehr zu entrichten:

1. im Bezirke der Ober-Postdirektion zu Hannover
   für gewöhnliche Briefe
   a) nach dem Ortsbezirke, wenn die Einlieferung am Schalter an den Beamten oder durch einen Briefkasten im Orte erfolgte . . . . . $^1/_3$ Sgr.,
      bei Einlieferung in anderer Weise, z. B. durch einen Briefkasten im Landbezirk oder durch einen Landbriefträger . . . . . $^1/_2$ -
   b) nach dem Landbezirke . . . . . 1 -
   für rekommandirte Briefsendungen nach dem Landbestellbezirke . . . . . 2 - ;
2. im Bezirke der Ober-Postdirektion zu Braunschweig
   für gewöhnliche Briefe, Drucksachen und Waarenproben nach dem Ortsbezirke, wenn die Einlieferung am Schalter an den Beamten oder durch einen Briefkasten im Orte erfolgte . . . . . $^1/_4$ -
   und bei gleichzeitiger Einlieferung von 50 bis 100 Stück 10 -
   bei Einlieferung in anderer Weise . . . . . $^1/_2$ -
   für Drucksachen und Waarenproben . . . . . $^1/_3$ - .

In den Bezirken der Ober-Postdirektionen Cassel und Frankfurt (Main), mit Ausnahme der Stadt Frankfurt, und der Hohenzollernschen Lande, ferner bei den Postanstalten mit der Thalerwährung im Bezirk Erfurt galt derselbe Tarif. Nur wurden keinerlei Taxermäfsigungen bei gleichzeitiger Auflieferung einer gröfseren Zahl von Briefen gewährt;

3. bei den Postanstalten mit der Guldenwährung in dem Bezirk Erfurt, in der Stadt Frankfurt und in den Hohenzollernschen Landen:
   a) bei Sendungen nach dem Ortsbezirke
      für gewöhnliche Briefe, wenn die Einlieferung an den Beamten der Annahmestelle oder durch die im Orte vorhandenen Briefkasten erfolgte . . . . . 1 Kr.,
      wenn sie in anderer Weise geschah . . . . . 2 -
      für Drucksachen und Waarenproben . . . . . 1 -
      für rekommandirte Briefsendungen . . . . . 6 -
   b) bei Sendungen nach dem Landbezirke
      für gewöhnliche Briefe . . . . . 2 -
      für Drucksachen und Waarenproben . . . . . 1 -
      für rekommandirte Briefsendungen . . . . . 6 - ;
4. im Hamburger Stadtbezirke
   für gewöhnliche Briefe im Frankirungsfalle . . . . . $4^1/_2$ Pf.,
   - - - - Nichtfrankirungsfalle . . . . 9 -
   bei gleichzeitiger Auflieferung von 100 Briefen durch denselben Absender . . . . . 24 Sgr.

Durch Erlafs des Bundeskanzlers vom 6. Juni 1870 wurde eine neue Gattung von Versendungsgegenständen eingeführt: die »Korrespondenzkarte«. Das Porto für sie wurde anfangs gleich demjenigen eines einfachen Briefes auf 1 Sgr. festgesetzt. Im Stadtpostverkehr und im Verkehr aus dem Orte nach dem Landbestellbezirk und umgekehrt, war dort, wo für Ortssendungen eine geringere, als die Brieftaxe von 1 Sgr. bestand, die entsprechende Ortsgebühr zu entrichten. In Berlin kostete also damals die jetzige Postkarte 1 Sgr.

Durch die Generalverfügung vom 3. Februar 1871 wurde die bisherige Beschränkung in der Zulassung von Ortssendungen aufgehoben und bestimmt, dafs bei allen Postanstalten des Norddeutschen Postgebiets sowohl an Empfänger im Orts-Bestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt als an solche in deren Land-Bestellbezirke Postsendungen in gleichem Umfange, wie an Empfänger im Bezirk anderer Postorte, angenommen werden sollten. Die Bestellung dieser Sendungen hatte nunmehr in gleicher Weise, wie bei den von weiterher eingegangenen Postsendungen zu erfolgen. Damit fiel der Unterschied, der noch vielfach bei der Behandlung der Ortssendungen gegenüber den sonstigen gemacht wurde, fort. Es war daher natürlich, dafs nun der schon bisher bei Ortssendungen nach dem Lande in Geltung gewesene Grundsatz, wonach Postanweisungen, Packete, Werth- und Vorschufssendungen denjenigen Tarifsätzen unterlagen, welche für die gleichartigen, von Postanstalt zu Postanstalt zu befördernden Sendungen bestanden, zur allgemeinen Anwendung gelangte. Für die sonstigen Sendungen: gewöhnliche Briefe, Korrespondenzkarten, Drucksachen und Waarenproben sowie für rekommandirte Sendungen waren nach wie vor diejenigen Gebühren zu entrichten, welche bei den einzelnen Postanstalten bisher erhoben worden waren.

Im Grofsherzogthume Baden waren durch Verordnung des Grofsherzoglichen Handelsministeriums vom 23. Dezember 1867 im Ortsverkehre die nachstehenden Gebühren festgesetzt worden:

für Briefe im Frankirungsfalle bis 1 Loth	1 Kr.,
über 1 Loth bis $^1/_2$ Pfund	2 -
für Briefe im Nichtfrankirungsfalle bis 1 Loth	2 -
über 1 Loth bis $^1/_2$ Pfund	3 -
für Drucksachen und Waarenproben bis $2^1/_2$ Loth	1 -
über $2^1/_2$ Loth bis $^1/_2$ Pfund	2 - ;
bei Bestellungen nach dem Landbezirke waren nach der landesherrlichen Verordnung vom 20. September 1862 für Briefe, ohne Rücksicht darauf, ob sie frankirt waren oder nicht, bis zum Gewichte von $^1/_2$ Pfund	3 Kr.,
für Drucksachen und Waarenproben bis zur gleichen Gewichtsgrenze	1 -

zu entrichten. Nachdem in Baden 1872 das Postwesen auf den Norddeutschen Bund übergegangen war, erschien es wünschenswerth, die Ortsgebührensätze nach den in den älteren Ober-Postdirektionsbezirken geltenden Sätzen, insbesondere nach denjenigen zu regeln, welche in den mit dem Konstanzer Bezirke vereinigten Hohenzollernschen Landen bestanden. Dies geschah durch Verfügung des General-Postamts vom 19. April 1873 vom 1. Mai dieses Jahres ab. Es kamen nunmehr in Baden die oben näher angegebenen Sätze für Frankfurt (Main) u. s. w. zur Anwendung.

Nach Erlafs des Reichs Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 mufsten vom 1. Januar 1875 ab die durch das Posttaxgesetz, das Reglement und die zugehörigen Tarife geregelten Porto- und Gebührensätze in die Reichsmark-

währung umgerechnet werden. Dabei kamen auch diejenigen Gebührensätze in Betracht, welche nicht einheitlich für das ganze Reichs-Postgebiet festgesetzt, sondern aus früheren Verhältnissen übernommen waren und in den einzelnen Bezirken noch vielfach von einander abwichen. Dazu gehörten in der Hauptsache die Ortsgebührentaxen. Die Einführung der Reichsmarkrechnung bot eine willkommene Gelegenheit, um auch auf diesem Gebiet, auf dem sich die Buntscheckigkeit der ehemaligen Postzustände in Deutschland am meisten zeigte, zu einer möglichsten Gleichförmigkeit zu gelangen. Es wurde beabsichtigt, bei den Ortssendungen einen besonderen Gebührensatz nur für Briefe einzuführen und diesen ohne Rücksicht auf die Schwere der Briefe, jedoch unter Begrenzung auf das Meistgewicht von 250 g, auf 5 Pf. im Frankirungsfall und auf 10 Pf. im Nichtfrankirungsfalle festzusetzen. Alle übrigen Sendungen sollten denselben Taxen unterworfen werden, wie die mit den Posten weiter zu sendenden gleichartigen Gegenstände. Soweit dabei, wie bei Packeten, Geldbriefen u. s. w., die Entfernung mit in Betracht zu ziehen war, sollte der für die geringste Entfernungsstufe bestimmte Satz Anwendung finden. Gegen diesen Plan erhoben einzelne Bundesregierungen Bedenken, da er in mehreren Gebieten, besonders in denen der früheren Guldenwährung, wo damals sehr niedrige Sätze bestanden, eine Erhöhung der letzteren zur Folge gehabt hätte. So mufste man sich darauf beschränken, die neuen, dem vorbezeichneten Plane entsprechenden Bestimmungen über die Gebühren für Ortssendungen in ihrem ganzen Umfange vorerst nur in einem Theile des Reichs-Postgebiets einzuführen. Dies geschah durch die am 1. Januar 1875 in Kraft getretene Postordnung vom 18. Dezember 1874 (§. 32 Abs. X u. XI). Dagegen sah man sich genöthigt, in den Bezirken der Ober-Postdirektionen zu Karlsruhe, Konstanz und Darmstadt die Gebühr für die eigentlichen Stadtbriefe auf den dem früheren Satze von 1 Kr. mehr entsprechenden Betrag von 3 Pf. festzusetzen. Die übrigen Ortssendungen und die Postsendungen nach dem Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt unterlagen jedoch auch hier den Tarifbestimmungen der neuen Postordnung.

(Schlufs folgt.)

77. Die Telegraphie in China.*)

Die elektrische Telegraphie hat verhältnifsmäfsig früh in China Eingang gefunden. Während die Einführung von Eisenbahnen dem hartnäckigsten Widerstande begegnete und bis jetzt nur wenig Fortschritte gemacht hat, konnte der Telegraph innerhalb eines Zeitraums von etwa 30 Jahren sein Netz über das ganze Land ausspannen. Diese Bevorzugung des Telegraphen ist leicht erklärlich. Bei der Frage seiner Zulassung im Reiche der Mitte begegneten sich die Interessen der Regierung mit denen des fremden und einheimischen Handels. Bot sich doch in dem elektrischen Telegraphen der Zentralregierung in Peking ein werthvolles Hülfsmittel für die Leitung des ausgebreiteten Reichs, ein Mittel, welches die bis dahin benutzten, in ihrer Art vorzüglichen Einrichtungen der Reit- und Läuferposten weit in den Schatten stellte. Eine Art optische Telegraphie mit Feuersignalen, von den Chinesen

*) Nach Mittheilungen des »Ostasiatischen Lloyd«, der »Reform« und der »Questions diplomatiques et coloniales«, unter Zuhülfenahme einer chinesischen Telegraphenkarte, zusammengestellt.

Tuen-t'ai genannt, wie sie auch bei anderen alten Kulturvölkern angewendet wurde, war seit langer Zeit in Vergessenheit gerathen; von ihr zeugen noch die Trümmer der Signalhäuser, die man in grofser Zahl an der Strafse von Nanking nach Peking antrifft.

Die Erkenntnifs der Vortheile des elektrischen Telegraphen brach sich indefs nur langsam Bahn. Die ersten von russischer Seite ausgegangenen Versuche zur Einführung des Telegraphen in China reichen bis zum Jahre 1865 zurück. Um so nachdrücklicher trat für die Folge die chinesische Regierung für die Errichtung und Erhaltung von Telegraphenanlagen ein. Es galt vor allem, den im Aberglauben des chinesischen Volkes begründeten Widerstand gegen die neue Einrichtung zu bekämpfen. Die einfache äufsere Erscheinung des Telegraphen nahm das durch die fremden Einrichtungen in seinen innersten Gefühlen beunruhigte Volksgemüth zwar nicht in dem Mafse gefangen als die mit gewaltigeren Mitteln auftretenden Eisenbahnunternehmungen; immerhin waren die Schwierigkeiten, denen anfänglich auch der Telegraph begegnete, nicht gering.

Unter dem Vorurtheile, dafs der auf die Gräber fallende Schatten der Stangen und der Drähte die Ruhe der Vorfahren störe, rifs das Volk vielerorts die Stangen um und zerschnitt die Drähte. In einigen Gegenden wandte sich hauptsächlich in Zeiten anhaltender Dürre der Unwille des niederen Volkes gegen die Telegraphenanlagen. Ihnen sagte man nach, dafs sie die Regenwolken vertrieben; sie galten als die Urheber der Trockenheit und der damit verbundenen Noth. Indefs traten aufser dem Aberglauben auch Eigennutz und Habsucht als Feinde des Telegraphen auf. Dort, wo die Linien weite baumlose Ebenen durchzogen, wurden die mit grofsen Kosten von weither bezogenen Stangen zu Brennholz zerschnitten; die Drähte dienten zur Herstellung von Nägeln und sonstigen Gebrauchsgegenständen. Der Ausbau des Telegraphen gelangte erst in ruhigere Bahnen, nachdem die Behörden mit den schärfsten Mitteln gegen seine Widersacher einschritten. Ein kaiserlicher Erlafs bedrohte jeden mit sofortiger Enthauptung, welcher die zerstörende Hand an den »blitztragenden Draht« legte.

Der Schilderung des eigentlichen chinesischen Telegraphennetzes schicken wir eine Uebersicht der Unterseelinien voraus, welche China mit der übrigen Welt verbinden. Diese Reihenfolge entspricht auch der geschichtlichen und räumlichen Entwickelung der Telegraphie in China. Die Küstenstädte erhielten zuerst Anschlufs an das Welttelegraphennetz, von ihnen aus drang der Telegraph in das Innere vor.

Der erste Anstofs zur Führung von Kabeln nach der chinesischen Küste ging, wie bereits erwähnt, von der russischen Regierung aus. Diese trat Ende der sechziger Jahre, als ihre Bemühungen zur Einführung einer oberirdischen Telegraphenlinie in das chinesische Reich gescheitert waren, mit der Grofsen Nordischen Telegraphengesellschaft, die damals einige Kabel in der Nord- und Ostsee besafs, in Verbindung. Die russische Landlinie reichte zu der Zeit bis Stretinsk, jenseits des Baikalsees. Dem getroffenen Abkommen gemäfs wurde diese sibirische Linie bis Wladiwostok verlängert, um dort Anschlufs an das inzwischen von der genannten Gesellschaft verlegte Kabel Wladiwostok-Nagasaki-Wusung zu finden; ein über Amoy geführtes Kabel setzte Wusung, den Aufsenhafen von Shanghai, mit Hongkong in Verbindung. Hier traf die Kabellinie der Grofsen Nordischen Telegraphengesellschaft mit derjenigen zusammen, welche inzwischen die Eastern Extension Australasia and China Telegraph Company in Anbetracht des von Norden drohenden Wettbewerbs über Madras, Penang, Singapore, Saigun nach Hongkong hergestellt hatte. Diese Vorgänge fallen in der Hauptsache in das Jahr 1871, das sonach für China als das Geburts-

jahr der Telegraphie gelten kann. Bei Eröffnung der telegraphischen Verbindung nach Shanghai kostete ein Telegramm von 20 Wörtern aus Deutschland dorthin rund 60 Thaler.

Die Zahl der Kabel an der chinesischen Küste ist seitdem erheblich vermehrt worden. Die Grofse Nordische Telegraphengesellschaft verlegte im Jahre 1883 ein zweites Kabel Wladiwostok-Nagasaki-Wusung; durch zwei im Jahre 1884 verlegte Kabel, denen 1891 noch ein drittes hinzutrat, setzte sie Hongkong mit dem gegenüberliegenden Festland und weiter mit Canton in Verbindung. Die Eastern Extension Company dehnte in den Jahren 1883/84 ihre Linie von Hongkong über Futschou bis Shanghai aus, das somit jetzt sowohl nach Norden als nach Süden hin zwei Kabelverbindungen besitzt. Haïphong in Tonkin und Macao erhielten im Jahre 1884 Verbindung mit Hongkong. Im letzten Jahrzehnte haben die Kabellinien in den chinesischen Gewässern wesentliche Erweiterungen nicht erfahren. Indefs stehen solche für die nächste Zeit bevor (vgl. S. 695).

Die chinesischen Landtelegraphenlinien nahmen ihren Ausgang von dem Kabellandungsplatze Wusung bei Shanghai. Im Jahre 1871, bald nach der Verlegung ihres ersten chinesischen Kabels, verband die grofse Nordische Telegraphengesellschaft diesen Platz durch eine 17 km lange oberirdische Leitung mit der Stadt Shanghai. Dieselbe Gesellschaft stellte im Jahre 1874 eine telegraphische Verbindung zwischen Futschou und dem Ankerplatze dieser Stadt, Pagoda–Anchorage, her. Diese den Minflufs mittelst eines 1 km langen Kabels durchschneidende Linie nahm ihren Weg durch das Arsenal in Pagoda. Sie wurde im Jahre 1876 von der chinesischen Regierung angekauft, welche gleichzeitig von der Gesellschaft das nöthige Material zur Errichtung einer Linie Futschou-Amoy erwarb, die aber vorläufig nicht zur Ausführung kam.

Bahnbrechend für die Einführung des Telegraphen in China war die Errichtung einer Telegraphenschule in Futschou. Sie wurde am 1. April 1876 durch ein Uebereinkommen zwischen den chinesischen Provinzbehörden von Fukien und der Nordischen Gesellschaft ins Leben gerufen. Ihre Leitung übernahm der Direktor der Gesellschaft, Henningsen. Die ersten Zöglinge, 32 an der Zahl, entstammten der Arsenalschule in Futschou und der englischen höheren Schule in Hongkong. Eine zweite Telegraphenschule errichtete mit Hülfe des Torpedomachers und Telegraphisten Betts der Gouverneur Li im Jahre 1877 in Tientsin. Bei dieser Gelegenheit wurden in Tientsin das Arsenal, das Gouvernement und das Gebäude der Telegraphenschule telegraphisch verbunden. Um dem mit der Erweiterung der Linien stetig zunehmenden Bedarf an Beamtenkräften genügen zu können, sind inzwischen auch in Shanghai und Canton Schulen für Telegraphisten eingerichtet worden.

Im Jahre 1878 gelangte mit kaiserlicher Genehmigung eine Telegraphenlinie von etwa 45 km Länge an der Westküste der inzwischen in japanischen Besitz übergegangenen Insel Formosa zur Ausführung. In demselben Jahre wurde auch von der chinesischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Tschan-schang-tschii eine Linie zwischen Tientsin und Taku gebaut. Das erste auf dieser vorzugsweise dem Schiffahrtsverkehre der genannten Gesellschaft dienenden Anlage beförderte Telegramm war ein Befehl des Vizekönigs an den Kommandanten der Takuforts, das amerikanische Schiff »Ashuelot« mit Präsident Grant an Bord durch 21 Kanonenschüsse zu begrüfsen und sein Erscheinen vor Taku nach Tientsin zu melden.

Die vorerwähnten kleinen, nur für besondere Zwecke bestimmten Anlagen bildeten die Probestücke für die nun bald folgenden gröfseren Unternehmungen. Die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte chinesische

Landtelegraphenlinie war die Verbindung Shanghai–Tientsin, die am 28. Dezember 1881 mit den Zwischenstationen Linching, Chining, Chinkiangpoo, Chinkiangfoo und Suchou dem Betrieb übergeben wurde. Der Bau, bei dem vorzugsweise deutsches Material zur Verwendung gelangte, wurde von dem Ingenieurkorps der Grofsen Nordischen Telegraphengesellschaft geleitet. Das nöthige Beamtenpersonal für die Bedienung der Leitung lieferten die vorerwähnten Telegraphenschulen. Um den gegen die Anlage gerichteten Ausschreitungen des Volkes zu begegnen, mufsten an gewissen Stellen von Soldaten besetzte Wachthäuser errichtet werden. Der Erfolg dieser Linie war ein bedeutender; sie trug wesentlich zur Belebung des Handels und Verkehrs bei und regte den Unternehmungsgeist der chinesischen Finanzkreise in vielversprechender Weise an.

Im Jahre 1883 wurden die Linien Tientsin–Peking, Shanghai–Futschou und einige andere kleinere dem Verkehr übergeben. In das Jahr 1884 fällt der Bau mehrerer gröfserer Strecken, darunter der von Tientsin nach Mukden, der Hauptstadt der Mandschurei; ferner der Shanghai–Hankau-Linie, weiterhin der Futschou–Canton-Linie und der Canton–Pingshan-Linie. Im Ganzen wurden im Jahre 1884 nicht weniger als 3400 km Telegraphenlinien der öffentlichen Benutzung zugänglich gemacht. In kurzer Zeit war so eine zusammenhängende, die gesammten Küstenprovinzen durchziehende Linie von der Mandschurei im Norden bis zur tonkinesischen Grenze im Süden, mit einer Abzweigung den Jangtsekiangstrom hinauf, geschaffen worden.

Das Jahr 1885 sah aufser der Fertigstellung der Strecken Chining-Tschifu, Tientsin-Paotingfu und anderer kleinerer Strecken die Vollendung der ersten Telegraphenlinie in Korea. Ein Theil der Linien in diesem Königreich ist nämlich auf Kosten der chinesischen Regierung erbaut worden. Die Verbindung, welche daselbst hergestellt wurde, war die zwischen Mukden und Chemulpo, dem Hafenorte der koreanischen Hauptstadt. 1886 wurde nur eine Linie von einiger Bedeutung fertig gestellt, nämlich die, welche Mukden mit Kirin und Wenchuen verbindet. Dagegen erfuhr im folgenden Jahre das chinesische Telegraphennetz wiederum eine erhebliche Erweiterung: nicht weniger als 4000 km neue Linien wurden eröffnet. Die wichtigsten dieser Linien waren die von Kirin nach Helampo, von Hankau nach Suchow (am Jangtsekiang, südwestlich von Chungking) und von Suchow nach Junnanfu, der Hauptstadt von Junnan. Das Jahr 1887 ist auch durch die Erweiterung der Telegraphenanlagen auf Formosa und die Erbauung der ersten Telegraphenlinie auf Hainan bemerkenswerth. Ferner fällt in dieses Jahr die Verlegung der beiden ersten für die chinesische Regierung gelieferten Unterseekabel. Das eine, 150 km lange Kabel verbindet die Mündung des Minflusses, an der Futschou liegt, mit Tamsui auf Formosa; das zweite, 66 km lange Kabel verbindet Anping in Süd-Formosa mit der Inselgruppe der Pescadores.

Das Jahr 1888 brachte die Herstellung der Linie, welche die Hauptstadt Koreas, Soeul, mit Fusan, dem südlichsten Vertragshafen Koreas, in Verbindung bringt. Auch wurde in diesem Jahre die längere Linie Mongtze-Nanning, in der Provinz Junnan, dem Verkehr übergeben. Im Jahre 1889 erfolgte dann die Herstellung der wichtigen Linie Kinkiang-Canton, ferner wurde eine Verbindung zwischen Junnanfu und Tingyueh hergestellt. Hierdurch wurden die chinesischen Linien bis an die Grenze von Burmah (Indien) vorgeschoben.

In der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts gelangte die grofse Linie Paotingfu-Suchou zur Ausführung, die inzwischen in drei Ausläufern bis zu der äufsersten Grenze des chinesischen Turkestan und der westlichen Mon-

golei, den Orten Kuldja, Tarbogatai und Khanching, vorgeschoben worden ist. Ferner fällt in diese Zeit der Anschlufs der chinesischen Landlinien an die Linien der Nachbarländer.

Eine Verbindung mit dem russischen Telegraphennetze hatte die chinesische Regierung bereits im Jahre 1887 nach Erbauung der Linie Kirin-Helampo erstrebt. Diese Verbindung konnte indefs vorläufig wegen des Monopols der Grofsen Nordischen Telegraphen-Gesellschaft nicht zur Ausführung kommen. Erst nach langwierigen Verhandlungen erfolgte im Jahre 1895 in der Mandschurei der Zusammenschlufs und zwar bei Wenchuen mit der russischen Station Novokievsk und bei Helampo mit Blagowestschensk. Die durch die Dsungarei führende Westlinie Suchou-Tarbogatai überschreitet bei Bachti die russische Grenze. Die Verbindung der englisch-indischen Linien mit China zwischen Bhamo in Burmah und Tingyueh kam ebenfalls im Jahre 1895 zu Stande. Mit dem tonkinesischen Telegraphennetze sind die chinesischen Linien an vier Punkten verbunden: in Junnan durch die Linien Mongtze–Laokay und Szemao–Mynghow, in Kwangsi durch die Linie Lungtschu–Langson und in Kwang durch die Linie Tungking–Monkay.

Das Ergebnifs der letzten Jahre und die Frucht langjähriger Verhandlungen und Bemühungen ist die grofse russisch-chinesische Linie Kiachta–Maimatschin–Urga–Kalgan–Peking.

Das chinesische Telegraphennetz umfafste bei Ausbruch der gegenwärtigen Wirren rund 23 000 km Linie mit 250 Anstalten. Die Gesammtlänge der Leitungen ist beträchtlich höher, vielleicht auf 30 000 km, zu veranschlagen, da viele wichtigere Strecken mit zwei oder sogar drei Leitungen ausgerüstet sind. Alle Provinzen des weiten Reichs berührend, erstreckt sich das gewaltige Netz über 33 Breitengrade und 54 Längengrade, vom 18. bis zum 51. Grade nördlicher Breite und vom 76. bis 130. Grad östlicher Länge.

Ein übersichtliches Gesammtbild des chinesischen Telegraphennetzes, wenigstens in den Hauptzügen, und seiner Verbindungen mit dem Auslande bietet die vom Internationalen Büreau der Telegraphenverwaltungen in Bern herausgegebene »Carte des communications télégraphiques du régime extra-européen«.

Der Entwickelung entsprechend, welche die drahtliche Nachrichtenübermittelung allenthalben genommen hat, ist auch in China neben dem Telegraphen der Fernsprecher in den Dienst des Verkehrs gestellt worden. Die älteste Fernsprecheinrichtung besitzt Shanghai; sie wurde Ende des Jahres 1882 dem Betrieb übergeben. Kurz darauf wurde auch die meteorologische Station in Zi-ka-wei, der Hauptniederlassung der Jesuiten in China, mit Shanghai durch eine Fernsprechleitung verbunden. Das Fernsprechnetz in Shanghai, an das zur Zeit etwa 400 Theilnehmer angeschlossen sind, vermittelt täglich etwa 5000 Gespräche. Aufser in Shanghai sind mehr oder weniger ausgedehnte Fernsprechanlagen in beinahe allen gröfseren Fremdenniederlassungen und Hafenorten anzutreffen.

Das Verdienst, die Telegraphie in China in kurzer Zeit zu verhältnifsmäfsig hoher Entwickelung gebracht zu haben, gebührt dem in den letzten Monaten als Vermittler des Verkehrs zwischen der chinesischen Regierung und den fremden Mächten vielgenannten Taotai Scheng. Dieser als besonders energisch und thatkräftig geschilderte Staatsmann ist Vorsteher der chinesischen Telegraphen, der chinesischen Eisenbahnen und der Chinese Merchants Steam Navigation Company. Als technische Beiräthe bei der Verwaltung des Telegraphendepartements stehen ihm dänische Ingenieure zur Seite.

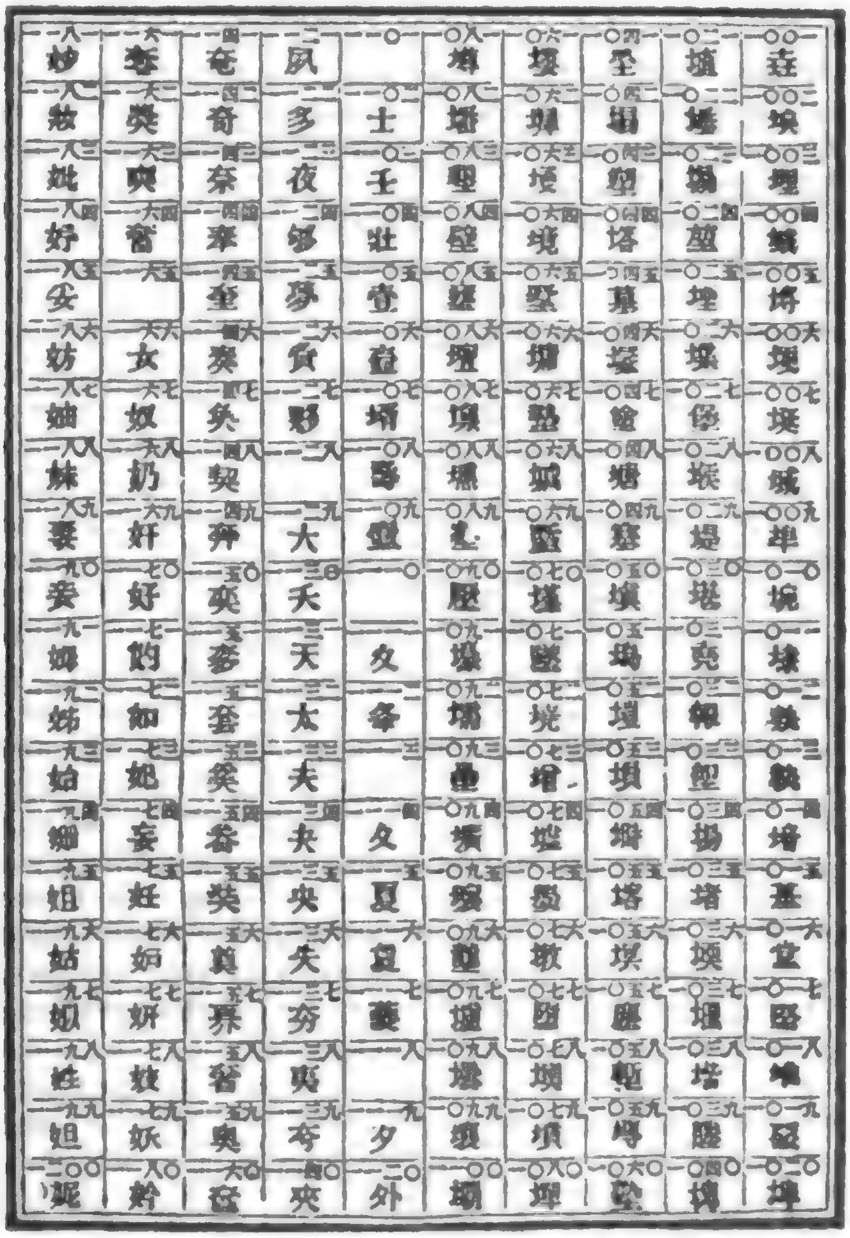
Die Telegraphie in China ist kein eigentliches Staatsunternehmen. Der Bau und Betrieb der Linien liegt in Händen der Chinese Imperial Telegraph Company, deren Aktien sich

im Besitz einflufsreicher chinesischer Kapitalisten und Mandarinen befinden. Dies schliefst jedoch nicht aus, dafs manche Linien vorwiegend für Zwecke der Regierung betrieben werden, die überdies eine Kontrole über das ganze Unternehmen ausübt und unter Umständen für die Ueberwachung und Beaufsichtigung der Anlagen Beihülfen zahlt.

Telegramme, welche zwischen dem Tsungli Yamen, den Generalgouverneuren, den Gouverneuren, den Taotais, den Generälen und den bei den fremden Mächten beglaubigten Gesandten ausgetauscht werden, sind gebührenfrei. Die Gesellschaft fordert nur diejenigen Beträge von der Regierung ein, welche sie für die Weiterbeförderung auf fremden Linien zu zahlen hat.

Das Personal der Stationen besteht je zur Hälfte aus Telegraphisten und Schreibern. Im Durchschnitte sind bei den gröfseren Anstalten 10 Angestellte beschäftigt.

Die Betriebseinrichtungen bieten nichts bemerkenswerthes, da nur Morseapparate und einfache Schaltungen zur Anwendung kommen. Dagegen ist die besondere Art der Uebermittelung, welche durch die Eigenthümlichkeit der chinesischen Schrift bedingt wird, erwähnenswerth.



1001
1002
1003
1004
1005
1006
1007
1008
1009
1010
1011
1012
1013
1014
1015
1016
1017
1018
1019
1020

Chinesische Telegramm-Tabelle.

Wie bekannt, setzen sich die chinesischen Wörter nicht aus einzelnen Buchstaben zusammen, sondern jedes Wort hat sein besonderes Zeichen. Für die Zwecke des Telegraphen sind im Auftrage der Regierung durch die ersten Gelehrten Chinas von den im Ganzen vorhandenen etwa 40 000 Wortzeichen gegen 10 000 der gebräuchlichsten codifizirt, d. h. tabellenartig mit solchen Zeichen zusammengestellt worden, die sich mittelst des Morseapparats wiedergeben lassen und zwar sind hierfür die Zahlenzeichen gewählt. Die Zeichen sind innerhalb kleiner Quadrate in senkrechten Reihen gedruckt. Eine Seite hat zehn Reihen, und jede Reihe enthält zwanzig Zeichen, die ganze Seite somit 200 Zeichen. Zu einer vollständigen Tabelle gehören 50 Seiten. Um das Auffinden der einzelnen Wortzeichen zu erleichtern, sind sie nach ihrer Zusammengehörigkeit in Gruppen vereinigt. Die vorseitige Abbildung veranschaulicht die Einrichtung der Tabelle. Oberhalb des Wortzeichens steht in jedem Quadrate die vierstellige chinesische Zahl. Für die letzte Reihe haben wir diese Zahlen am Rande in arabischen Ziffern wiedergegeben, so dafs die entsprechenden chinesischen Ziffern leicht zu enträthseln sind. Die Telegrammbeförderung gestaltet sich bei Anwendung dieser Tabelle sehr umständlich: der Absender schreibt seine Botschaft in chinesischen Schriftzeichen nieder, worauf einer der Schreiber des Telegraphenamts das Telegramm nach der Tabelle in Zahlen überträgt. Die Zahlen werden dann telegraphirt und nach der Aufnahme bei der Empfangsanstalt in die chinesischen Wortzeichen zurück übersetzt. Trotz dieser umständlichen Uebermittelung und der eigenartigen Verhältnisse, die sich aus der Stellung der Regierung und der Gesellschaft zu einander ergeben, soll sich der Verkehr auf den chinesischen Telegraphenlinien bis zum Ausbruche der gegenwärtigen Wirren im Allgemeinen pünktlich und glatt abgewickelt haben. Inzwischen sind jedoch mehrere Linien der Zerstörungswuth des chinesischen Pöbels zum Opfer gefallen und zwar sind hauptsächlich die Linien um Peking in der Provinz Tschili davon betroffen worden. Ein am 29. April d. J. in den Strafsen Pekings angehefteter, von dem englischen Gesandten nach London übermittelter Anschlag forderte geradezu zur Vernichtung der Telegrapheneinrichtungen auf. In diesem Anschlage bezeichnet Yü-Ti (der Gott der unsichtbaren Welt) unter dem Hinweis auf das Böse, das China von den Fremden zu erwarten habe, es als den Willen des Himmels, dafs »zuerst die Telegraphendrähte zerschnitten, dann die Eisenbahnschienen ausgerissen und dann die Teufel (die Fremden) enthauptet werden. . . . . . »Das soll Euch als wohlgethan angerechnet werden, und an dem Tage, wenn es gethan ist, wird Regen und Wind nach Eueren Wünschen kommen.« Auf welchen fruchtbaren Boden diese Aufhetzungen gefallen sind, haben die seitdem in der chinesischen Hauptstadt und in verschiedenen Provinzen des Reichs vorgekommenen blutigen Ereignisse dargethan. Wir hoffen indefs zuversichtlich, dafs durch das energische Einschreiten der vereinigten Mächte der Wiederholung solcher Vorkommnisse für immer vorgebeugt wird und dafs nach der Wiederherstellung von Sicherheit und Ordnung die Einrichtungen unserer Kultur weiter ihre Segnungen über das grofse Reich der Mitte ausbreiten werden.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1900, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit Ostafrika — zu vergl. S. 389 und 510 —, ist zwischen dem Herrn Reichskanzler und der Deutschen Ostafrika-Linie zu Hamburg ein neuer Vertrag wegen Unterhaltung der bezeichneten Verbindungen unterm 21./9. Juli 1900 abgeschlossen worden; er ist im Reichsanzeiger vom 7. August sowie im Amtsblatte des Reichs-Postamts Nr. 53 vom 15. August veröffentlicht. Der Vertrag tritt mit dem 1. April 1901 in Kraft und endet nach 15 Jahren, also mit dem 31. März 1916.

Das Verkehrswesen auf Korea. Ueber die Organisation des Postwesens von Korea, das seit Anfang dieses Jahres dem Weltpostverein angehört, erfahren wir aus der »Union Postale«, dafs dessen Verwaltung dem Minister und Vize-Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten unterstellt ist und dafs an ihrer Spitze der Verkehrsdirektor steht, welcher das Post- und Telegraphenwesen sowie den Eisenbahn- und Schiffsdienst leitet. Die Postverwaltung hat ihr eigenes Budget; mit der Anweisung der Ausgaben und der Prüfung der Einnahmen ist der Verkehrsdirektor betraut. Neben dem Zentral-Hauptpostamt in Söul bestehen in Korea 34 Postämter mit vollen Annahmebefugnissen und 321 den verschiedenen Postämtern zugetheilte Hülfs-Postanstalten. Das Hauptpostamt in Söul führt die Bezeichnung »Postdirektionsamt«. Von ihm werden täglich Posten für die Provinzialpostämter abgefertigt; sein Personal setzt sich aus dem Direktor, 17 Sekretären, 33 Fufsboten, 13 Briefträgern und Kastenleerern und 4 Dienstboys zusammen. Jedes Postamt mit vollen Annahmebefugnissen soll grundsätzlich mit 1 Direktor, 2 Sekretären und der im Verhältnisse zu seiner Bedeutung und geographischen Lage bemessenen Zahl von Fufsboten oder Briefträgern und mit 2 Büreaudienern besetzt sein. In Wirklichkeit giebt es aber wegen der zur Verfügung stehenden bescheidenen Mittel nur 16 Titular-Direktoren, während das nachgeordnete Personal in dem festgesetzten Umfange bei jedem Amte vorhanden ist. Bis zum 1. Januar d. J. erfolgte die Beförderung der Posten für Orte im Inneren ausschliefslich durch Fufsboten, deren damalige Zahl (458) bisher nicht hat eingeschränkt werden können, obwohl inzwischen ein Theil der Postsachen an die japanischen Schiffe zur Seebeförderung übergegangen ist, welche den Küstendienst vermitteln.

Ueber die Wahrnehmung des Dienstes bei den koreanischen Postanstalten wird in einer uns vorliegenden Nummer der Zeitschrift »Ostasien«, der wir die volle Verantwortung für ihre Behauptungen überlassen müssen, abfällig geurtheilt und hinzugefügt, dafs Sicherheit im Postverkehr auf Korea nur von den in allen Hafenstädten eingerichteten japanischen Postanstalten geboten werde. Angeblich hat die koreanische Verwaltung im Jahre 1898 rund 5 300 000 Briefe befördert, deren vierter Theil aus amtlichen Schreiben bestanden haben soll.

Telegraphenlinien sind vier mit einer Gesammtlänge von 1000 englischen Meilen vorhanden; die eine geht von Söul über Pingyang und Witsju nach China, während sich die übrigen, ebenfalls von Söul ausgehend, nach Chemulpo, Fusan und Gensan verzweigen (vgl. auch S. 723).

Auch auf dem Gebiete der Schiffahrt spricht die zuletzt genannte Zeitschrift den Koreanern jede Befähigung ab, obwohl man bei der Lage der Halbinsel das Gegentheil voraussetzen sollte. Die Regierung verfügt, wie dort weiter ausgeführt wird, über vier Dampfer, die von Japanern, welche fast alle Rechte an der koreanischen Küstenfahrt besitzen,

geborgt sind und auch von solchen geführt werden. Regelmäfsige Dampfschiffsverbindungen werden von japanischen Gesellschaften unterhalten. Die »Nippon-Yusen-Kaisha« läfst zwischen Kobe und Tientsin sowie zwischen Kobe und Niuchang alle vier Wochen je einen Dampfer verkehren, der sowohl auf der Hin- wie auf der Rückreise Fusan, Mokupo und Chemulpo anläuft. Auf einer weiteren Linie, von Hongkong nach Wladiwostok, welche die Schiffe der genannten Gesellschaft sechswöchentlich befahren, werden auf der Hinreise Fusan und Gensan und auf der Rückreise Fusan, Gensan und Chemulpo berührt, während die Linie Kobe-Wladiwostok, bei dreiwöchentlicher Fahrt, ebenfalls über Fusan und Gensan geht. Aufserdem ist zwischen Kobe und Chemulpo ein sechswöchentlicher Dampferdienst eingerichtet, wobei Fusan, Mokupo und Chinanho Zwischenstationen sind. Die »Osaka – Shosen – Kaisha« läfst ihre Schiffe zwischen Osaka und Chemulpo (alle 14 Tage) und zwischen Osaka und Chinanho (in dreiwöchentlicher Folge) fahren und sorgt dadurch für eine regelmäfsige Verbindung der Zwischenhäfen Fusan und Mokupo auf der ersteren sowie Fusan, Mokupo und Chemulpo auf der letzteren Linie. Monatlich zweimal finden weitere Fahrten der Osaka – Shosen – Kaisha zwischen den letztgenannten Plätzen statt. Neben den erwähnten Gesellschaften sind noch einige andere japanische Unternehmungen an der koreanischen Dampfschiffahrt betheiligt. Auch ein regelmäfsiger Segelschiffsverkehr wird von Japanern in Korea aufrecht erhalten. Endlich sind die Russen und Chinesen an der Schiffahrt Koreas betheiligt. Von Wladiwostok über Gensan, Fusan und Chemulpo bis Shanghai fahren russische Dampfer in monatlichen Zwischenräumen, während ein chinesischer drei bis vier Mal jährlich zwischen Shanghai und Chemulpo verkehrt.

Aehnlich wie mit dem Schiffsverkehr ist es nach derselben Zeitschrift mit den Eisenbahnen bestellt. Japaner haben von Amerikanern das Recht zum Baue einer Bahn zwischen Chemulpo und Söul gekauft und Anfang vorigen Jahres mit einem Kapitale von 750 000 Yen eine Kommanditgesellschaft ins Leben gerufen, welcher von der japanischen Regierung 18 Millionen Yen geliehen worden sind. Mehr als die Hälfte dieser Bahn ist bereits vollendet; im September v. J. wurde der Betrieb zwischen Söul und Lolioto am Kankoflufs eröffnet. Ein schnellerer Baufortschritt war nicht thunlich, da die erforderlichen Brückenbauten Schwierigkeiten boten. Die ganze Strecke ist 25 1/4 engl. Meilen lang und erhält 10 Stationen; es sollen täglich 12 Züge mit drei Wagenklassen verkehren.*) Ebenfalls von Japanern wird eine Bahn von Söul nach Fusan (250 Meilen) gebaut; im Weiteren will die »Grofse koreanische Eisenbahnbau-Aktiengesellschaft« eine solche unter der Leitung eines japanischen Ingenieurs zwischen Söul und Gensan herstellen lassen. Da sich Korea in grofsen Finanznöthen befindet, so hatte sich der deutsche Konsul in Söul auf Veranlassung einer deutschen Firma in Chemulpo erboten, das für die letztere Linie nöthige Kapital zu beschaffen, doch wurde sein Anerbieten von der koreanischen Regierung abgelehnt. Auf die gleiche Veranlassung hin hatte er auch die Genehmigung zum Bahnbau zwischen Chinanho, Pingyang und Gensan durch Deutsche nachgesucht, indefs mit ebenso wenig Erfolg. Dagegen wurde Koreanern das Recht zur Herstellung einer Linie zwischen Söul und Witsu (230 Meilen) zugestanden. Die Fertigstellung der beiden Strecken Söul–Gensan und Söul–Witsu liegt noch in weiter Ferne. Sind aber alle diese Linien einmal vollendet, dann wird sich der Verkehr im Lande sehr heben.

*) Neueren Nachrichten zufolge ist die ganze Linie inzwischen fertiggestellt und im Juli dem Verkehr übergeben worden.

Ergebnisse der russischen Eisenbahnpolitik. Alljährlich zum 1./13. Januar legt der Präsident des russischen Reichsraths seinem Kaiser das Reichsbudget vor, das wegen des beigegebenen Berichts des Finanzministers über die wirthschaftliche Lage des Landes auch im Auslande lebhaftes Interesse findet. Der diesmalige Bericht beschäftigt sich besonders eingehend mit den Eisenbahnverhältnissen, nachdem er zuvor die Entwickelung der Industrie und des Bergbaues besprochen hat.

Das fortschreitende Wachsthum der Fabrikindustrie kommt, wie die »Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verwalt.« in einem anknüpfenden Artikel näher darlegt, darin zum Ausdrucke, dafs der Werth der Fabrikerzeugnisse, abgesehen vom Bergbaue, den Mühlenbetrieben und den der Accisebesteuerung unterliegenden Produktionszweigen, von 541 Millionen Rubel im Jahre 1877 auf 1816 Millionen im Jahre 1897 gestiegen ist; der durchschnittliche jährliche Produktionszuwachs betrug in Millionen Rubel 1878 bis 1887: 26,1, 1888 bis 1892: 41,6 und 1893 bis 1897: 161,2. Dabei wird hervorgehoben, dafs die Industrie nicht nur in der Menge, sondern auch in der Güte ihrer Erzeugnisse fortgeschritten sei, so dafs sich das herrschende Schutzzollsystem in vollem Umfange bewährt habe. Letzteres System, in Verbindung mit dem dadurch bewirkten allgemeinen Aufschwunge der gewerblichen Thätigkeit im Lande, habe auch auf den Bergbau einen günstigen Einflufs ausgeübt, indem während des Zeitraums von 1877 bis 1898 die Gewinnung

an Steinkohlen	von	110	auf	746	Mill.	Pud,
- Naphta	-	13	-	507	-	-
- Roheisen	-	23	-	134	-	-
- Eisen	-	16	-	30	-	-
- Stahl	-	3	-	90	-	-

in die Höhe gegangen sei.

Der Minister wendet sich sodann dem Hauptthema, den Eisenbahnen, zu, wobei er die Wirkungen der von der Regierung befolgten Eisenbahnpolitik beleuchtet. Nach seinen Ausführungen betrug die Länge des russischen Eisenbahnnetzes im Januar 1889 27 458 Werst; davon entfielen auf Staatsbahnen nur 6470 Werst, d. i. 23,6 v. H., während alle übrigen Bahnen, mit einer Ausdehnung von 20 988 Werst (76,4 v. H.), unter der Leitung von 42 Privatgesellschaften standen. Jede von diesen Gesellschaften führte ihren Betrieb fast ganz selbständig und befolgte ihre eigene Tarifpolitik, ohne sich im geringsten um das staatliche Gesammtinteresse zu kümmern. Der Betrieb sowohl der Staatsbahnen wie der privaten, vom Staate garantirten Linien brachte der Staatskasse ungeheuere Verluste; 1889 bezifferte sich dieser Verlust auf 30 500 000 Rubel, während die Garantieschuld der privaten Gesellschaften den enormen Betrag von 984 000 000 Rubel erreichte. Eine Besserung war nur unter der Voraussetzung einer Vereinheitlichung des ganzen Eisenbahnwesens unter der unmittelbaren Leitung der Regierung zu ermöglichen. Es wurde daher zum Rückkaufe der einzelnen Bahnen und zur Vereinigung des Eisenbahnnetzes in der Hand des Fiskus und weniger grofser Privatgesellschaften geschritten. Indem die Regierung einen Theil der Bahnen im Besitze dieser Gesellschaften beliefs, d. h. auf das ihr laut Statuten zustehende Recht zum Rückkaufe vor Ablauf der Konzessionspflicht verzichtete, setzte sie nach gegenseitiger Uebereinkunft möglichst vortheilhafte Bedingungen fest, auf Grund deren der Staat sich entweder einen Antheil am Reingewinne sicherte oder aber der Gesellschaft die Verpflichtung zum Ausbaue neuer Eisenbahnlinien auferlegte. Gleichzeitig wurde auch der Bahnbau aus den Mitteln des Fiskus selbst in erhöhtem Mafse betrieben.

Der eingeschlagene Weg hat dahin geführt, dafs von den 1889 vorhanden gewesenen 42 privaten Eisenbahn-Gesellschaften nur noch 9 verblieben sind, wobei die Länge der in ihrer Verwaltung befindlichen Bahnen 14728 Werst und, unter Einrechnung der im

Baue begriffenen Linien (6414 Werst) sowie der Lokal- und schmalspurigen Bahnen (721 Werst), im Ganzen 21863 Werst beträgt; die Ausdehnung der Staatsbahnen ist jedoch in derselben Zeit von 6470 auf 28927 Werst und — wenn man die im Baue befindlichen Linien (4496 Werst) hinzunimmt — auf 33423 Werst gestiegen. Somit ist die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes, die sich 1889 auf 27458 Werst und, mit Einschlufs der damals in der Ausführung begriffenen Strecken (1032 Werst), auf 28490 Werst belief, inzwischen, ohne die aufserhalb der russischen Grenzen belegene chinesische Ostbahn, auf 55286 Werst, d. i. fast um das Doppelte angewachsen; die Ausdehnung der Staatsbahnen beträgt jetzt 60,5 v. H., die der Privatbahnen 39,5 v. H. Auch der Bestand des rollenden Materials ist bedeutend vermehrt worden: zur Anschaffung von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen wurden seit 1889 nicht weniger als 290000000 Rubel aufgewendet; allein seit gegen Ende 1894 hat die Zahl der Lokomotiven und Personenwagen um 40 v. H., die der Güterwagen um 50 v. H. zugenommen.

Das finanzielle Ergebnifs der Betheiligung des Staates am Eisenbahnbetriebe hat sich in der Weise geändert, dafs der für die Staatskasse aus dem Betriebe sowohl der Staats- wie der Privatbahnen früher alljährlich entstandene Verlust allmählich herabging und sich bis zum Jahre 1894 auf den Betrag von 4100000 Rubel verringerte, während von 1895 ab der Fiskus aus seiner Betheiligung am Eisenbahnbetriebe bereits einen Gewinn zu erzielen begann, dessen Höhe nachstehende Summen ergab: 1895: 1800000 Rubel, 1896: 11300000 Rubel, 1897: 12500000 Rubel und 1898: 12100000 Rubel. Bei den letzten beiden Zahlenangaben sind die in diesen Jahren in Betrieb gewesenen Theilstrecken der Sibirischen Bahn nicht berücksichtigt. Es geht daraus hervor, wie günstige Resultate die neue Richtung der Eisenbahnpolitik im Interesse des Fiskus und der Entwickelung des Eisenbahnwesens ergeben hat.

Einen bedeutsamen Fortschritt stellte auch die Regelung und Vereinheitlichung der Tarife dar, deren frühere selbständige Festsetzung durch die einzelnen Gesellschaften auf die Entwickelung des Handels und der Industrie höchst schädlich wirkte, zumal sie mit ihren beständigen Aenderungen und Nachträgen an verschiedenen Orten und von verschiedenen Dienststellen — dazu sehr häufig nicht zur rechten Zeit — veröffentlicht wurden. Gegenwärtig sind die Tarife der russischen Eisenbahnen (abgesehen von den schmalspurigen Zufuhrbahnen) dergestalt einheitlich aufgestellt, dafs das nämliche Gut bei der Beförderung auf gleich weite Strecken in allen Theilen des Reichs, mit Ausnahme weniger besonders berücksichtigungswerther Fälle, derselben Frachtzahlung unterliegt; dieser einheitliche Tarif dient fast ausschliefslich auch bei der Frachtberechnung für die im überseeischen und Auslandsverkehr auf russischen Bahnen beförderten Güter als Grundlage. Die Tarife werden jetzt in vollem Umfange und rechtzeitig in einem amtlichen Organ des Finanzministeriums, dem »Tarifanzeiger«, zur öffentlichen Kenntnifs gebracht. Gleichzeitig hat man auch für die Herabsetzung der Personentarife Sorge getragen, indem das Finanzministerium den Grundsatz aufstellte, dafs die Fahrpreise nach Mafsgabe der Entfernungen fortschreitend zu ermäfsigen seien, ein Verfahren, dessen Wirkung sich ebenfalls als überaus günstig erwies: der Personenverkehr nahm stark zu, während die Einnahmen der Bahnen aus der Personenbeförderung nicht allein keine Schmälerung erfuhren, sondern sich sogar erheblich steigerten.

Postbeförderung in Chile. In wenigen Ländern ist die Postbeförderung durch elementare Schwierigkeiten und Gefahren so grofsen Unregelmäfsigkeiten ausgesetzt wie in Chile. Auf der einen Seite des Landes breitet sich der Ozean aus, auf der anderen die fast ununterbrochene Kette der sehr hohen Andencordillere. Die Nordgrenze wird von der unwirthlichen Salpeterwüste gebildet, um die Südspitze fegen die schweren Stürme des Kap Horn; diese umtosen auch den westlichen Eingang in die Magelanstrafse, während die östliche Mündung der Strafse in ein kaum minder bewegtes Meer führt. Der bevölkertste Theil des Landes, Santiago und Valparaiso, hat nach dem »Export« von jeher den Uebergang über die Anden zwischen zwei der höchsten Berge Amerikas, dem Aconcagua und dem Tupungato, benutzt, um den Verkehr mit dem Auslande zu fördern. Hier führt in Montblanc-Höhe durch die Region des ewigen Schnees ein Maulthierpfad über die Anden. Besonders seitdem die argentinische Eisenbahn von Buenos Aires bis Mendoza vollendet und auf der Westseite der Ort Andes mit den chilenischen Grofsstädten verbunden ist, wird dieser Weg für den Post- und Personenverkehr viel benutzt. Sicher ist er aber nur in den Monaten Januar, Februar, März und April; im Mai treten schon schwere Schneestürme ein und gerade im Mai und Juni v. J. haben gewaltige Lawinen die Maulthiere mit den Briefsäcken vom Wege herab in den tief unten schäumenden Aconcaguaflufs geworfen. Damals sind mehrere Säcke verloren gegangen, andere wurden völlig durchwaschen; auch sind die Briefschaften zeitweise wochenlang in Mendoza aufgehalten worden. Im Juli und August ist es ebenso schlimm; dann schaffen wohl Postboten ab und zu, unter Verwendung von Schneeschuhen, Postsäcke über den Uspallatapafs, während der sonstige Verkehr unterbleibt. Im September und Oktober wechselt dort oben schönes Wetter mit gelegentlichen Stürmen und der Verkehr belebt sich. Im November und Dezember beginnen wieder Reisende, sogar Damen und Kinder, den Weg zu benutzen, doch sind schon in manchen Jahren, wie auch im letzten Dezember, noch schwere Schneetreiben und Lawinen über den Pafs gegangen. So berichteten die »Deutschen Nachrichten« von Valparaiso am 19. Dezember: »Der Postverkehr über die Anden, der im Laufe der vergangenen Woche in Folge des starken Anwachsens der Cordillerenflüsse und der dadurch verursachten Ueberschwemmungen unterbrochen war, ist seit dem 16. Dezember wieder hergestellt«.

Jedenfalls ergiebt sich hieraus nicht nur die Schwierigkeit der Postbeförderung in Chile, sondern auch die Kostspieligkeit der von der Regierung des Landes zur Unterhaltung des Verkehrs zu treffenden Mafsnahmen.

Statistik der Elektrizitätswerke in Deutschland. Wohl in keinem anderen Lande hat die Elektrotechnik eine so anhaltend fortschreitende Entwickelung aufzuweisen wie in Deutschland. Dies ergiebt sich insbesondere aus der grofsen Anzahl der in Deutschland bestehenden Werke zur Erzeugung des elektrischen Stromes für Zwecke der Beleuchtung und Kraftversorgung. Nach einer von der »Elektrotechnischen Zeitschrift« aufgestellten Statistik waren am 1. März d. J. im deutschen Reiche 652 Elektrizitätswerke vorhanden, die unter Benutzung der öffentlichen Strafsen und Wege zur Verlegung der Leitungen entweder ganze Ortschaften oder gröfsere Theile solcher mit Licht und Kraft versehen oder anderen gemeinnützigen Zwecken dienen. Ausgenommen in der Statistik sind die zahl-

reichen Anlagen, die nur im eigenen Interesse des Besitzers zur Erzeugung von Licht und Kraft für einzelne Fabriken, Werke, Landhäuser, zusammenhängende Häuserblocks u. dgl. errichtet sind, sowie die lediglich für den elektrischen Strafsenbahnbetrieb dienenden Anlagen. Gegenüber demselben Tage des Vorjahrs ist ein Zuwachs von 163 Elektrizitätswerken zu verzeichnen; im Baue begriffen waren noch 122 Werke. Abgesehen von 27 Werken, die vor Ende des Jahres 1889 bestanden, sind alle Elektrizitätswerke im Laufe des letzten Jahrzehnts erbaut worden.

Verschieden von der Zahl der Elektrizitätswerke ist die Anzahl der Ortschaften (634) im deutschen Reiche, die von Zentralen aus mit elektrischem Strome versehen werden. Einerseits haben verschiedene Städte mehrere Elektrizitätswerke, andererseits dienen einzelne Werke gleichzeitig zur Versorgung einer gröfseren Anzahl von Ortschaften mit elektrischem Strome. Hierin liegt ein wesentlicher Vortheil der Elektrizität gegenüber dem Gase. Die leichte Fortleitbarkeit der Elektrizität ermöglicht den Anschlufs einer grofsen Reihe von Ortschaften — in einzelnen Fällen sind es bis zu 30 — an eine einzige Zentrale und damit einen wirthschaftlichen Betrieb auch in Fällen, wo von der Errichtung und Rentabilität eines Gaswerkes nicht die Rede sein könnte. Die Gaswerke dienen in der Regel nur für eine einzige Stadt oder höchstens noch für die in nächster Nähe gelegenen Vororte, während es jetzt schon Elektrizitätswerke giebt, an die alle Ortschaften in einem Umkreise von 10 bis 15 km angeschlossen sind.

Von den 652 Werken arbeiten 524 oder 80,4 v. H. ausschliefslich mit Gleichstrom, während ihre Maschinenkraft nur 47,4 v. H., ihre Gesammtleistung aber 53,8 v. H. derjenigen aller Werke ausmacht. Bei weitem die meisten Gleichstromwerke, nämlich 488, sind mit Akkumulatoren ausgerüstet, die in diesen Werken eine Gesammtleistung von 37,9 v. H. aufweisen. Als Betriebskraft für die Werke wird vorzugsweise Dampf benutzt, was sich aus dem in Deutschland herrschenden Mangel an ergiebigen Wasserkräften erklärt. Ausschliefslich mit Dampf arbeiten 382, mit Wasser 74, mit Gas 29 Werke; berücksichtigt man, dafs sich unter den ausschliefslich mit Wasser betriebenen Werken das gröfste Elektrizitätswerk Deutschlands, nämlich die Kraftübertragungswerke Rheinfelden bei Schaffhausen, mit 12 000 KW befindet und dafs die übrigen 73 Wasserwerke nur 3674 KW leisten, so ist ersichtlich, dafs im Allgemeinen nur sehr kleine Werke ausschliefslich mit Wasserkraft betrieben werden. In der Regel mufs bei den mit Wasser arbeitenden Werken noch eine andere Antriebskraft zu Hülfe genommen werden, als welche in der Mehrzahl der Fälle der Dampf erscheint. Nicht weniger als 144 Werke benutzen Wasser und Dampf als Antriebskraft, dagegen werden nur 29 Werke mit Gas betrieben. An die Elektrizitätswerke sind angeschlossen 2 623 893 Glühlampen, 50 070 Bogenlampen, 106 368 Elektromotoren und 58 557 Elektrizitätsmesser. Von den 652 Elektrizitätswerken sind 166 im Besitze von städtischen oder ländlichen Gemeinden oder staatlichen Eigenthums, 463 Werke befinden sich in Privatbesitz oder im Besitze von Aktien- und anderen Gesellschaften.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 19. BERLIN, OKTOBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

78. Weiterentwickelung des Tarifwesens bei der Reichs-Postverwaltung und Entwickelung der Orts-Portotaxen.

Von Herrn Rechnungsrath Moch in Berlin.

(Schlufs.)

In Berlin blieb der bisherige Satz von 10 Pf. für den Ortsbrief noch ferner in Geltung, da die besonders kostspieligen Verhältnisse der Briefbestellung in diesem Orte auch jetzt eine Ermäfsigung nicht thunlich erscheinen liefsen. Es trat hier sogar eine Verschlechterung gegen früher ein, indem nunmehr die Postordnung auch bei den Ortsbriefen allgemein den Unterschied einführte, dafs für unfrankirte Briefe eine höhere Gebühr zu entrichten ist, als für frankirte. Während früher der Satz von 10 Pf. ohne Rücksicht darauf gegolten hatte, ob der Brief frankirt war oder nicht, verdoppelte er sich nunmehr im Nichtfrankirungsfalle auf 20 Pf.

Eine Gebührenermäfsigung bei gleichzeitiger Auflieferung einer gröfseren Anzahl von Ortsbriefen gewährte die neue Postordnung nicht. Nur für Berlin wurde nachgegeben, dafs, wenn derselbe Absender gleichzeitig mehr als 15 Ortsbriefe am Schalter frankirt auflieferte, für die über diese Zahl hinaus-

gehenden Briefe nur je 5 Pf. entrichtet werden sollten; dagegen unterlagen die ersten 15 Briefe der vollen Gebühr von 10 Pf. Auch in dieser Bestimmung lag für Berlin eine Verschlechterung gegenüber dem früheren Zustande: während vordem für 25 gleichzeitig eingelieferte Briefe je $^1/_2$ Sgr. = 12 $^1/_2$ Sgr. oder 1 Mark 25 Pf. zu zahlen waren, betrug jetzt das Porto hierfür 2 Mark.

Die neue Postordnung traf bezüglich der Gebührenerhebung bei Ortssendungen noch eine weitere tief einschneidende Aenderung. Bisher wurden für die Bestellung von Ortssendungen aufser den Ortsgebühren besondere Bestellgebühren auch dann nicht erhoben, wenn die gleichartigen, mit den Posten von weiterher eingegangenen Sendungen (Packete, Geldbriefe, Postanweisungen) bei der Bestellung an die Empfänger der Entrichtung eines Bestellgeldes unterlagen. Die Postordnung vom 18. Dezember 1874 stellte aber die Ortssendungen, abgesehen von den Briefen, in jeder Beziehung den Sendungen von weiterher gleich und unterwarf sie damit auch der Zahlung von Bestellgeld, insoweit solches überhaupt zur Erhebung kam.

Nachdem die württembergische Regierung vom 1. Juli 1875 ab, dem Zeitpunkte der Einführung der Reichsmarkrechnung in Württemberg, sich für die Festsetzung des Gebührensatzes von 5 Pf. für Ortsbriefe entschieden hatte, wurde in den Bezirken Darmstadt, Karlsruhe und Konstanz das seit 1. Januar 1875 zugelassene Ausnahmeverhältnifs bei der Gebührenfestsetzung für Ortsbriefe aufgehoben.

Damit war für den ganzen Bereich der Reichs-Postverwaltung, und sogar noch darüber hinaus in Württemberg, mit der alleinigen Ausnahme der Reichs-Hauptstadt Berlin, eine völlige Gleichheit in der Gebührenberechnung der Ortssendungen erzielt worden. Wahrlich ein Erfolg, wie man ihn beim Uebergange des Postwesens auf den Norddeutschen Bund wohl nicht für möglich gehalten haben mag! Nunmehr betrug das Briefporto im Ortsverkehr im Allgemeinen 5 Pf., im Fernverkehr innerhalb des Deutschen Reichs und im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn 10 Pf. und im Verkehre des Weltpostvereins 20 Pf.

Die bayerische Postverwaltung schlofs sich bei der Umrechnung der Gebühren für Ortssendungen in die Reichsmarkwährung mehr an die niedrigen Tarifsätze der früheren Guldenwährung an und setzte sie wie folgt fest:

a) für Briefe und Schriftensendungen	
im Frankirungsfalle bis 15 g	3 Pf.,
über 15 bis 250 g	5 -
im Nichtfrankirungsfalle bis 15 g	10 -
über 15 bis 250 g	20 -
b) für Postkarten	3 -
c) für Drucksachen bis 50 g	3 -
über 50 bis 250 g	5 -
- 250 - 500 g	10 -
- 500 - 1000 g	20 -
d) für Waarenproben bis 50 g	3 -
über 50 bis 250 g	5 -
e) für Postanweisungen bis 400 Mark	20 - .

Die am 1. Januar 1875 in Kraft getretenen Tarifbestimmungen für Ortssendungen sind im Bereiche der Reichs-Postverwaltung länger als ein Vierteljahrhundert im Allgemeinen unverändert bestehen geblieben. Insoweit während dieser Zeit bei ihnen Aenderungen vorgenommen sind, hat dazu die anderweitige allgemeine Regelung der auch für Ortssendungen gültig ge-

wesenen Tariffestsetzungen den Anlafs gegeben.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch der Rohrpostsendungen gedacht, die eine eigene Gattung von Ortsbriefen in Berlin und einigen Vororten bilden. Durch Verfügung des General-Postmeisters vom 1. Dezember 1876 wurden am gleichen Tage in Berlin die unterirdischen Rohrpostanlagen zur Beförderung von Briefen, Postkarten und Telegrammen dem Betrieb übergeben. Zur Benutzung der Rohrpost seitens des Publikums wurden besondere, gestempelte Briefumschläge und Postkarten aus hellrothem Papiere hergestellt. Es können aber auch andere Briefumschläge und Postkarten verwendet werden. Die Rohrpostsendungen werden durch Eilboten bestellt. Die im voraus zu entrichtende Gebühr beträgt für Briefe 30, für einfache Postkarten 25 und für Postkarten mit bezahlter Antwort 50 Pf.

Württemberg änderte am 1. Januar 1894 seinen Ortstarif und schlofs sich in wesentlichen Punkten den Sätzen des benachbarten Bayerns an. Es waren zu entrichten:

für frankirte Briefe bis 15 g	3 Pf.,
über 15 bis 250 g	5 -
für unfrankirte Briefe bis 15 g	10 -
über 15 bis 250 g	15 -
für Postkarten	3 -
für Drucksachen bis 15 g	2 -
über 15 bis 50 g	3 -
- 50 - 250 g	5 -
- 250 - 1000 g	10 -
für Waarenproben	5 - .

Bei der fortschreitenden Vermehrung der Postanstalten und bei der dadurch bedingten Abzweigung von Orten und Ortstheilen vom Bestellbezirk anderer Postanstalten ergaben sich für die Taxirung der Briefe immer gröfsere Schwierigkeiten. Diese bestanden hauptsächlich darin, dafs die beiderseitigen Ortsbestellbezirke sich öfter nicht mit den Weichbildgrenzen deckten, sondern derart in einander übergriffen, dafs bei den durch die Briefkasten aufgelieferten Briefen nicht mit Sicherheit ersehen werden konnte, ob auf sie die Bestimmungen des Posttaxgesetzes oder die Vorschriften der Postordnung über die Gebührenerhebung für Ortsbriefe Anwendung zu finden hatten. Die Behebung dieses Uebelstandes war nur im Wege der Gesetzgebung möglich, da das Porto für Briefe im Verkehre zwischen zwei Postorten durch das Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871 festgesetzt worden war. Dagegen ist der Reichskanzler befugt, die Gebühr für Stadtbriefe — die Ortstaxe — auf reglementarischem Wege festzusetzen. Das bereits oben erwähnte Gesetz vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen, erweiterte daher im Artikel 1 diese Befugnifs des Reichskanzlers durch die Ermächtigung, den Geltungsbereich der Ortstaxe auf Nachbarorte auszudehnen. Als Nachbarorte im Sinne des Gesetzes sollen solche Orte der engen unmittelbaren Nachbarschaft gelten, deren bebaute Ortsgrenzen nicht zu weit von einander entfernt bleiben und die wegen ihrer Lage und ihres wirthschaftlichen Zusammenhanges als ein einheitlicher Verkehrsbezirk (Taxgruppe) angesehen werden können, ferner aber auch solche Orte, die zwischen zwei hiernach eine Taxgruppe bildenden anderen Orten an der diese verbindenden Strafse oder Eisenbahn liegen, auch wenn ein wirthschaftlicher Zusammenhang hier nicht vorhanden ist. Dafs zwei Orte zu einem und demselben Gemeinde-

bezirke gehören, begründet an sich nicht die Einbeziehung in den Nachbarortsverkehr.

Nach Mafsgabe dieser Grundsätze sind durch den Reichskanzler diejenigen Orte bestimmt worden, auf deren gegenseitigen Verkehr die Ortstaxen Anwendung zu finden haben. Das Verzeichnifs dieser Orte ist durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 20. März 1900 in Nr. 12 des Centralblatts für das Deutsche Reich erstmalig veröffentlicht worden.

Die Postordnung vom 18. Dezember 1874 hatte lediglich für die Ortsbriefe eine besondere Gebühr vorgesehen, die sonstigen Postsendungen im Ortsverkehr aber den allgemeinen Tarifbestimmungen unterworfen. Danach unterlag im Bestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt eine Postkarte demselben Porto, wie ein Brief im Gewichte von 250 g, eine Drucksache im Gewichte von 100 bis 250 g, eine Waarenprobe sogar dem doppelten Betrage dieses Satzes. Dergleichen Taxen standen in einem augenfälligen Widerspruche zu dem im Fernverkehre durchgeführten Grundsatze, wonach für Postkarten, für Drucksachen bis zum Gewichte von 250 g und für Waarenproben wesentlich billigere Taxen zur Erhebung kommen, als für geschlossene Briefe von gleichem Gewichte. Drucksachen und Waarenproben brauchten nur verschlossen zu werden, um für 5 Pf. Beförderung zu erhalten. Dabei kann bei Ortssendungen nur von einer Bestellung die Rede sein, während diejenigen umfangreichen Leistungen wegfallen, welche bei der Beförderung im Fernverkehre zu verrichten sind. Indem man sich bei Erlafs der Postordnung vom 18. Dezember 1874 in Bezug auf die Gebührenfestsetzung für Ortssendungen in erster Linie von dem Grundsatze der möglichsten Gleichmäfsigkeit der Tarife leiten liefs und in der That zum Einheitssatze von 5 Pf. für Ortsbriefe gelangt war, hatte man die Bedürfnisse des Ortsverkehrs nicht genügend berücksichtigt und, da das Postregal auf Ortssendungen sich nicht erstreckte, der Privatbeförderung zur Entfaltung einer damals nicht geahnten Wirksamkeit die Wege geebnet. So kam es, dafs in vielen gröfseren Orten Privatunternehmungen zur Besorgung von Postsendungen am Orte der Postanstalten gegründet wurden und bei erheblich niedrigeren Gebührensätzen, als für Postsendungen der Reichspost bestanden, einen grofsen Theil des Ortsverkehrs an sich zogen und recht gute Geschäfte machten. Es war daher eine durch das öffentliche Interesse gebotene, dem Stande der Verkehrsverhältnisse entsprechende Mafsregel, dafs die Gebührensätze für Ortssendungen ermäfsigt wurden. Um der Postverwaltung die Erfüllung ihrer Aufgabe als öffentliche Verkehrsanstalt zu erleichtern, erschien es angezeigt, bei dieser Gelegenheit ihr ausschliefsliches Recht auf Beförderung zu erweitern. Von vornherein beabsichtigte man nur, den Postzwang auf verschlossene Briefe auszudehnen. Der Reichstag entschied sich jedoch dafür, alle Privatanstalten zur gewerbsmäfsigen Einsammlung, Beförderung oder Vertheilung von verschlossenen und unverschlossenen Briefen sowie von Karten, Drucksachen und Waarenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, zu verbieten.

Durch Erlafs des Reichskanzlers vom 20. März 1900 sind, übereinstimmend mit der neuen Postordnung vom gleichen Tage, vom 1. April 1900 ab die Gebühren für Ortssendungen allgemein wie folgt festgesetzt worden:

a) für Briefe (ohne Unterschied des Gewichts bis 250 g)
   im Frankirungsfalle . . . . 5 Pf.,
   im Nichtfrankirungsfalle . . . . 10 -
b) für Postkarten im Frankirungsfalle . . . . 2 -
   im Nichtfrankirungsfalle . . . . 4 -

c) für Drucksachen bis 50 g	2	Pf.,
über 50 bis 100 g	3	-
- 100 - 250 g	5	-
- 250 - 500 g	10	-
- 500 - 1000 g	15	-
d) für Geschäftspapiere bis 250 g	5	-
über 250 bis 500 g	10	-
- 500 - 1000 g	15	-
e) für Waarenproben bis 250 g	5	-
über 250 bis 350 g	10	-
f) für zusammengepackte Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben bis 250 g	5	-
über 250 bis 500 g	10	-
- 500 - 1000 g	15	- .

Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben sowie die daraus zusammengepackten Sendungen müssen frankirt sein.

Für die übrigen im Ortsverkehre verbleibenden Postsendungen (Packete, Werthsendungen, Postanweisungen, Postaufträge, Nachnahmesendungen) sind besondere Gebühren nicht eingeführt; es finden vielmehr auf sie die allgemeinen Taxen Anwendung. Preisermäfsigungen bei gleichzeitiger Auflieferung einer gröfseren Anzahl von Briefen werden nicht mehr gewährt.

Da der neue Ortstarif überall im Reichs-Postgebiet, also auch in Berlin Geltung hat, so ist damit in der Reichs-Hauptstadt die alte Gebührentaxe für Ortsbriefe, die so lange bestanden und zu vielen Klagen Anlafs gegeben hat, aufgehoben worden.

Die württembergische Postverwaltung regelte ihre Tarifbestimmungen für Sendungen im Verkehr innerhalb des Bezirkes der Aufgabe-Postanstalt unabhängig von den Festsetzungen der Reichs-Postverwaltung und schlofs sich dieser nur insoweit an, als es sich um die Frage wegen Ausdehnung der Ortstaxe auf den Nachbarortsverkehr handelt. Es gilt indefs in Württemberg als Nachbarortsverkehr der Verkehr in den Oberamtsbezirken und auf Ausdehnungen bis zu 10 km. Für Ortssendungen sind nach der neuen Festsetzung in Württemberg folgende Gebühren zu entrichten:

a) für Briefe bis 250 g im Frankirungsfalle	3	Pf.,
im Nichtfrankirungsfalle	6	-
b) für Postkarten im Frankirungsfalle	2	-
im Nichtfrankirungsfalle	4	-
c) für Drucksachen bis 50 g	2	-
über 50 bis 250 g	3	-
- 250 - 500 g	5	-
- 500 - 1000 g	10	- ;

bei gleichzeitiger Einlieferung von mehr als 50 Stück gleichlautender Drucksachen wird für die 50 Stück übersteigende Zahl eine Preisermäfsigung von 25 v. H. gewährt;

d) für Geschäftspapiere bis 250 g	3	Pf.,
über 250 bis 500 g	5	-
- 500 - 1000 g	10	-
e) für Waarenproben bis 250 g	3	-
über 250 bis 350 g	5	- .

Bayern behielt im Wesentlichen seinen früheren Tarif für Ortssendungen bei. Es wurde nur bestimmt, dafs die Gebühr für Ortsbriefe

bis 20 g im Frankirungsfalle	3	Pf.,
im Nichtfrankirungsfalle	6	-
und über 20 bis 250 g im Frankirungsfalle	5	-
im Nichtfrankirungsfalle	10	-

betragen solle.

Der bei der Tariffestsetzung für Ortssendungen von der Reichs-Postverwaltung neu zur Geltung gebrachte Grundsatz der Ausdehnung der Ortstaxe auf den Nachbarortsverkehr machte, insoweit ein solcher zwischen den Postgebieten der Reichs-Postverwaltung, Bayerns und Württembergs in Frage kam, eine Regelung des bezüglichen Verhältnisses nothwendig. Es ist vereinbart worden, dafs im Nachbarortsverkehre zwischen dem Reichs-Postgebiet einerseits und den Postgebieten der Königreiche Bayern und Württemberg andererseits die im Reichs-Postgebiete für Briefsendungen im Orts- und Nachbarortsverkehre durch die Postordnung festgesetzten Gebühren in jeder Richtung, also auch in Bayern und Württemberg, zu erheben sind. Im Nachbarortsverkehre zwischen Bayern und Württemberg findet die bayerische Ortstaxe in beiden Richtungen Anwendung (Verfg. v. 20. März 1900 — Amtsbl. 18 —).

Die Kenntnifs der entsprechenden Taxsätze einiger fremder Postverwaltungen möchte von Interesse sein. Für Briefe im Orts- und Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt werden erhoben:

in Oesterreich bis 20 g	6 Heller	(5 Pf.),
über 20 bis 250 g	12 -	(10 -)
in Dänemark ohne Unterschied des Gewichts	4 Oere	(5 -)
in Schweden bis 15 g	5 -	(6 -)
über 15 bis 125 g	10 -	(12 -)
- 125 - 250 g	15 -	(17 -)
in Norwegen bis 125 g	5 -	(6 -)
über 125 bis 250 g	10 -	(12 -)
in Niederland bis 15 g	3 Cents	(6 -)
über 15 bis 200 g	5 -	(9 -)
in Italien für je 15 g	5 Cts.	(4 -)
in Rufsland, und zwar in St. Petersburg und Moskau,	5 Kop.	(11 Pf.)
in anderen Städten	3 -	(6 -)
für jedes Loth russ. = 12,794 g.		

Die Landbestellung wird in Rufsland allgemein nicht durch die Staatsposten, sondern durch Lokalposten, die auch besondere Marken ausgeben, besorgt. Dagegen ist es den Empfängern gestattet, die Briefe bei der nächsten Staatspostanstalt abzuholen.

Für die ganz oder theilweise mit der Hand geschriebenen oder gezeichneten Schriftstücke und Urkunden, die nicht die Eigenschaft einer eigentlichen und persönlichen Korrespondenz haben (Geschäftspapiere), bestand im internationalen Verkehre seit langen Jahren eine ermäfsigte Taxe in Höhe der Gebühren für Drucksachen mit einem Mindestsatze von 25 Cts. (= 20 Pf.). Nachdem bei der früheren preufsischen Postverwaltung die aus alter Zeit herrührende »Schriften- und Aktentaxe« im Jahre 1861 beseitigt worden war, wurden in der Folge weder bei der Norddeutschen noch bei der Reichs-Postverwaltung für

solche Versendungsgegenstände für den inneren Verkehr besondere Portosätze eingeführt. Daher mufste für sie, je nach der Form der Sendungen, entweder das Brief- oder das Packetporto entrichtet werden. Da Geschäftspapiere die Bedeutung von Briefen nicht haben, vielmehr den Drucksachen nahestehen, so lag es in der Billigkeit, für ihre Versendung, falls die Briefform gewählt wird, auch im inneren Verkehre nicht das Briefporto, sondern niedrigere Sätze zu erheben und solche Sendungen, ebenso wie Drucksachen, bis zu einem höheren als für Briefe festgesetzten Meistgewichte zuzulassen. Dahin abzielende Wünsche des Publikums, das die ungünstigere Behandlung des inländischen gegenüber dem ausländischen Verkehr als ein Mifsverhältnifs empfand, waren in immer gröfserer Zahl an die Postverwaltung herangetreten. Nachdem auch der Reichstag sich bei der zweiten Lesung des neuen Postgesetzes durch Annahme einer Resolution für Beförderung von Geschäftspapieren gegen eine ermäfsigte Taxe (Drucksachentaxe) ausgesprochen hatte, konnte die Zulassung dieser Versendungsgattung im Inlandsverkehre nicht länger hingehalten werden. Durch Erlafs vom 1. März 1900 und demnächst durch die neue Postordnung vom 20. März 1900 wurden die Geschäftspapiere vom 1. April ab als neue Versendungsgattung im inneren deutschen Postverkehr eingeführt. Die Gebühr hierfür beträgt

bis 250 g	10 Pf.,
über 250 bis 500 g	20 -
- 500 - 1000 g	30 - .

Geschäftspapiere müssen frankirt sein. Sie können mit Drucksachen und Waarenproben zu einer Sendung vereinigt werden. Auch im inneren Verkehre Bayerns und Württembergs sind nunmehr Geschäftspapiere zu ermäfsigten Portosätzen zugelassen. Ausgeschlossen ist diese Versendungsgattung jedoch nach wie vor im Wechselverkehre mit Oesterreich-Ungarn.

Die Einrichtung der im Jahre 1874 eingeführten, ursprünglich nur für den inneren deutschen Verkehr bestimmten **Bahnhofsbriefe** wurde 1887 auf den Wechselverkehr zwischen dem Reichs-Postgebiete, Bayern und Württemberg ausgedehnt. Die Gebühr für die tägliche Absendung je eines mit einem bestimmten Eisenbahnzuge zu befördernden, von demselben Absender herrührenden, an denselben Empfänger gerichteten Briefes wurde von Anfang an auf den Betrag von 12 Mark für den Kalendermonat festgesetzt und hat seitdem eine grundsätzliche Aenderung nicht erfahren. Nach der Verfügung des Reichs-Postamts vom 5. April 1894 mufste die volle Gebühr von 12 Mark auch dann entrichtet werden, wenn die Dauer der Versendung sich nicht auf einen ganzen Kalendermonat erstreckte. Es erschien aber als Härte, in solchen Fällen die ganze Monatsgebühr zu erheben, besonders wenn diese Versendung nur kurze Zeit dauerte und sich aus einem Monat in den anderen ausdehnte. Die Postordnung vom 20. März 1900 bestimmt daher, dafs, wenn die Beförderung für kürzere Fristen als einen Monat erfolgen soll, eine Gebühr von 4 Mark für die Woche oder den Theil einer Woche zu entrichten ist.

Vom 1. April 1900 ab wurden **Eilsendungen** an Empfänger im Orts- und Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt zugelassen. Die Eilbestellung mufste jedoch wegen der in manchen Gegenden unüberwindlichen Schwierigkeit, rechtzeitig die erforderlichen Boten zu beschaffen, auf Briefsendungen beschränkt werden. An Eilbestellgebühr sind aufser dem Porto bei Briefsendungen nach dem Orte 25 Pf., bei solchen nach dem Landbestellbezirke die wirklich erwachsenden Botenkosten zu zahlen.

Die in jüngster Zeit verfügte Aenderung auf dem Gebiete des Tarifwesens ist die **Neugestaltung der Gebührensätze für die Abtragung der Zeitungen.**

Als der Gesetzentwurf, betreffend einige Aenderungen von Bestimmun-

gen über das Postwesen, in der Reichstags-Kommission berathen wurde, sprachen die Vertreter aller Parteien den Wunsch aus, dafs gleichzeitig mit der Aenderung des Postzeitungstarifs auch das Bestellgeld für die Zeitungen anderweit geregelt werde. Ihr Verlangen erschien gerechtfertigt; denn der bisherige Gebührentarif beruht auf keiner rationellen Grundlage. Die Wünsche der Reichstags-Abgeordneten gingen dahin,

a) für die kleinen, seltener erscheinenden Zeitungen, die durch den neuen Zeitungstarif im Allgemeinen stärker als früher belastet werden, eine Ermäfsigung des Bestellgeldes zu sichern und

b) für die häufiger erscheinenden Zeitungen, denen der neue Tarif meist Erleichterungen gewährt, ein etwas höheres Bestellgeld festzusetzen.

Diesen Wünschen hat der Reichskanzler Rechnung getragen, als er unterm 4. August 1900 — Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 495 und Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 52 —, unter Abänderung der Postordnung vom 20. März 1900, vom 1. Januar 1901 ab das Zeitungsbestellgeld neu regelte. Danach sind vom Beginne des nächsten Jahres ab für das Abtragen der durch die Post bezogenen Zeitungen und Zeitschriften im Orts- und Landbestellbezirke für jedes Exemplar monatlich zu entrichten:

a)	für Zeitungen, die seltener als wöchentlich einmal bestellt werden,	2 Pf.,
b)	für Zeitungen, die wöchentlich einmal bestellt werden,	4 -
c)	- - - - zweimal - -	6 -
d)	- - - - dreimal - -	8 -
e)	- - - - viermal - -	10 -
f)	- - - - fünfmal - -	12 -
g)	- - - - sechs- und siebenmal bestellt werden,	14 -
h)	für Zeitungen, die wöchentlich achtmal bestellt werden,	16 -
i)	- - - - neunmal - -	18 -
k)	- - - - zehnmal - -	20 -
l)	- - - - elfmal - -	22 -
m)	- - - - zwölf- bis vierzehnmal bestellt werden,	24 -
n)	für Zeitungen, die wöchentlich fünfzehnmal bestellt werden,	26 -
o)	- - - - sechszehnmal - -	28 -
p)	- - - - siebzehnmal - -	30 -
q)	- - - - achtzehn- bis einundzwanzigmal bestellt werden,	32 -
r)	für die amtlichen Verordnungsblätter	2 -.

Das Zeitungsbestellgeld wird für die Dauer der Bezugszeit im voraus erhoben, und zwar vom 1. des Monats ab, in welchem die Abtragung beginnt. Zur besseren Berechnung im Falle von Monatsabonnements sind die neuen Sätze nicht, wie bisher, unter Zugrundelegung des Jahres-, sondern des Monatsbetrags festgesetzt.

79. Stiftung Töchterhort für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten im Jahre 1899.

Die fortlaufenden Beiträge haben im Jahre 1899 die Höhe von 106 282 M. erreicht, d. s. 4571 M. mehr als im Vorjahre. Unter Hinzurechnung von 6731 M. einmaligen Gaben, 3319 M. Zuwendungen aus Konzert- u. s. w. Ueberschüssen und 22 829 M. Zinsen (1898: 20 810 M.) ergiebt sich eine Gesammt-Einnahme von 139 161 M. gegen 131 988 M. im Vorjahre.

Die Zahl der Spender fortlaufender Beiträge hat sich erfreulicher Weise um 5365 (1798 Beamte = 2,7 v. H. und 3567 Unterbeamte = 2,2 v. H.) vermehrt; von der obigen Gesammtsumme an fortlaufenden Beiträgen zahlten 25 482 Beamte 64 021 M., 36 886 Unterbeamte 42 261 M. Die Betheiligung in den einzelnen Bezirken schwankt bei den Beamten (mit Ausschlufs der Posthülfstellen-Inhaber) zwischen 85,5 und 21,3 v. H., bei den Unterbeamten zwischen 79,8 und 23,8 v. H., gegenüber einem Gesammtdurchschnitte für das Reichs-Postgebiet von 43,5 und 46,1 v. H. Von der Gesammtzahl der Verkehrsanstalten (ohne Hülfstellen) waren 1899 56,2 v. H. betheiligt (Zunahme 2 v. H.). Der Durchschnittssatz der fortlaufenden Beiträge betrug bei den Beamten $20\frac{11}{12}$ Pf., bei den Unterbeamten $9\frac{7}{12}$ Pf. monatlich.

Die einmaligen Beiträge waren um 1399 M. höher als im Vorjahre. Es zeigt sich darin die weitere Ausbreitung der Uebung, bei freudigen Anlässen des Töchterhorts und seiner Schutzbefohlenen zu gedenken. Von den besonderen Zuwendungen flossen der Stiftung 1828 M. aus Nicht-Postkreisen zu.

Unterstützungen sind gewährt aus der Hauptkasse 405 mit 35 133 M., seitens der Bezirksausschüsse 1332 mit 42 761 M., zusammen 1737 mit 77 894 M., d. s. 4800 M. mehr als 1898. Unter den Zahlungen aus der Hauptkasse befinden sich 20 259 M. fortlaufende Unterstützungen — durchweg an Personen im Alter über 18 Jahren —, welcher Betrag durch die Jahres-Zinseinnahme Deckung findet. Einmalige Unterstützungen hat der Hauptausschufs 14 874 M. gewährt, davon an Waisen im Alter über 18 Jahren 4187 M., an solche unter 18 Jahren 10 687 M. An Beihülfen zu den Kosten der Einsegnung u. s. w. wurden 605 M., zur Unterbringung von 98 kränklichen Kindern in Sommerpflege 5039 M. aufgewendet (1898: 76 Kinder, 3830 M.), und zwar zur Entsendung von

	Waisen von Beamten	Waisen von Unterbeamten	im Ganzen
in Ferienkolonien	5	41	46
in Soolbäder	4	17	21
an die See	3	13	16
in sonstige Sommerpflege	3	12	15
zusammen	15	83	98.

Die Gewährung von 10 Mark für jede Waise als Zuschufs zur Ausrüstung ist auch im Jahre 1899 erfolgt.

Seitens der Bezirksausschüsse sind zu selbständigen einmaligen Unterstützungen, die satzungsgemäfs an Waisen im Alter über 18 Jahren aus bestimmten einmaligen Spenden und der Hälfte der im Bezirk aufgekommenen fortlaufenden Beiträge geschehen dürfen, 42 761 M. aufgewendet, in 1332 Fällen. U. A. haben bewilligt die Bezirksausschüsse I Berlin: 96 Unterstützungen mit 3325 M., Cöln: 124 mit 3221 M., Düsseldorf: 54 mit 2415 M., Frankfurt (Main): 77 mit 2285 M., Breslau: 78 mit 2240 M., Liegnitz: 78 mit 1796 M., Dresden:

46 mit 1600 M., Königsberg: 67 mit 1410 M. — Aus der Thatsache, dafs von den überhaupt gezahlten 77 894 M. Beamtenwaisen 39 698 M. und Unterbeamtenwaisen 38 196 M. empfangen haben, ergiebt sich die erneute aufsergewöhnliche Berücksichtigung der Waisen von Unterbeamten. Das im §. 5 der Satzungen Gewährleistete hätte nur 32 811 M. ausgemacht, so dafs im Jahre 1899 aus den für Unterbeamtentöchter nicht reservirten Mitteln noch 5385 M. zugeschossen sind.

Die Verwaltungskosten haben betragen: bei den Bezirksausschüssen und Vertrauensmännern zusammen 2250 M., beim Hauptausschufs 1218 M., im Ganzen 3468 M., darunter an persönlichen Kosten (für Hülfleistungen und Botendienst) 245 M.

Wiederum erheblich — um 55 447 M. — hat sich das Kapitalvermögen vermehrt; es betrug Ende 1899: 636 374 M., davon 192 871 M. Antheil der Unterbeamten. 477 000 M. sind in Hypotheken zu 4 bis $3^3/_4$ v. H. angelegt. Aufser diesem beim Hauptausschusse verwalteten Kapitale waren bei den Bezirksausschüssen noch 20 086 M. im Bestande, so dafs sich als ganzes Stiftungsvermögen Ende 1899 eine Summe von 656 460 M. ergab.

Zehn Jahre sind jetzt verflossen, seitdem der Aufruf erschienen ist, der zur Begründung der Stiftung geführt hat.

Ueber das seit diesem Aufrufe vom 1. Juli 1890 im Töchterhort Erreichte mögen einige zahlenmäfsige Angaben folgen:

Einnahme an Beiträgen u. s. w.

	Einmalige Beiträge		Fortlaufende Beiträge		Besondere Zuwendungen		Zusammen	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Bis Ende 1891, mit Einschlufs des Kapital-Grundstocks, ...	124 790	77	45 812	98	—	—	170 603	75
1892	13 137	32	74 254	40	—	—	87 391	72
1893	4 130	35	85 455	1	5 836	27	95 421	63
1894	5 466	—	87 919	53	7 107	53	100 493	6
1895	4 268	92	92 307	52	3 923	8	100 499	52
1896	4 975	63	96 428	36	7 664	28	109 068	27
1897	6 336	66	99 180	64	3 638	94	109 156	24
1898	5 331	64	101 710	38	4 136	20	111 178	22
1899	6 731	49	106 281	89	3 319	2	116 332	40
In $9^1/_2$ Jahren:	175 168	78	789 350	71	35 625	32	**1 000 144**	**81**
Dazu Zinsen							125 970	42
Kursgewinne							7 419	60
Mithin **Gesammt-Brutto-Einnahme** bis Ende 1899							**1 133 534**	**83.**

Unterstützungsthätigkeit.

Gezahlt sind im Jahre	auf Anweisung des Hauptausschusses einmalige Unterstützungen		auf Anweisung des Hauptausschusses fortlaufende Unterstützungen		von den Bezirksausschüssen		Zusammen	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
1891 (vorbereit. Ausschufs)	3 302	40	—	—	—	—	3 302	40
1892 (- bis 2./11.)	3 928	75	—	—	—	—	3 928	75
3./11.—31./12	999	—	—	—	15 521	—	16 520	—
1893	4 053	50	6 025	—	28 971	79	39 650	29
1894	4 433	—	9 080	—	34 738	—	48 251	—
1895	6 450	—	10 145	—	36 711	75	53 306	75
1896	8 905	—	14 530	27	38 983	—	62 418	27
1897	8 375	—	18 170	83	40 808	50	67 354	33
1898	10 960	60	19 920	84	42 212	80	73 094	24
1899	14 874	30	20 259	17	42 761	—	77 894	47
Im Ganzen ...	66 881	55	98 131	11	280 707	84	**445 720**	**50.**

Anwachsen des Kapitalvermögens.

				Mark	Pf.
Infolge des Aufrufs gesammelter Kapital-Grundstock (bis 30. Oktober 1890)				109 089	28
bis Ende	Mark	Pf.			
1892 Zugang	117 792	17,	mithin Kapital Ende 1892:	226 881	45
1893 -	62 267	91	- - - 1893:	289 149	36
1894 -	59 269	16	- - - 1894:	348 418	52
1895 -	64 065	69	- - - 1895:	412 484	21
1896 -	59 896	39	- - - 1896:	472 380	60
1897 -	55 389	58	- - - 1897:	527 770	18
1898 -	53 157	61	- - - 1898:	580 927	79
1899 -	55 446	78	- - - 1899:	636 374	57.

Nach diesen Zahlen bis Ende 1899 können für den vollen zehnjährigen Zeitraum 1. Juli 1890 bis dahin 1900 veranschlagt werden

die Gesammt-Brutto-Einnahme auf rund	**1 200 000**	Mark,
und davon als auf Leistungen der Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beruhend mindestens	1 180 000	-
die gezahlten Unterstützungen auf	**490 000**	-
das Stiftungsvermögen auf	**685 000**	- .

---

80. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Oesterreich und Ungarn.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Lindow in Berlin.

(Auf Grund einer Studienreise im Sommer 1898.)

(Schlufs.)

Fernsprechtechnik.

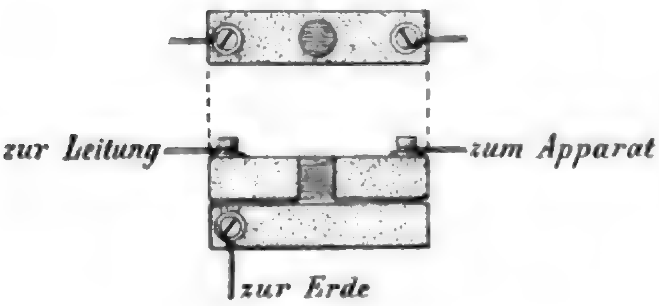
Die Einrichtungen bei den Vermittelungsanstalten und bei den Theilnehmerstellen entsprechen allen Anforderungen der modernen Technik. Wie bereits in dem vorhergehenden Abschnitt erörtert worden ist, geht man sowohl in Oesterreich als in Ungarn zum Doppelleitungsbetrieb über. Vielfachbetrieb wird in den Stadt-Fernsprecheinrichtungen schon bei 300 Theilnehmern eingerichtet. Allgemein ist der Induktionsweckbetrieb eingeführt. Bei den Theilnehmerstellen kommen polarisirte Wecker zur Verwendung.

Bei den Vermittelungsanstalten werden alle Leitungen, bevor sie zu den Apparaten gehen, an die Blitzschutzvorrichtungen und an die Schutzvorkehrungen gegen Starkströme, nach Bedürfnifs auch an Umschaltevorrichtungen (Hauptvertheiler), geführt. Die gebräuchlichen Klappenschränke für den einfachen Betrieb und die Vielfachumschalter in Schrank- und Tischform mit Einschnur- oder Zweischnursystem bieten in ihrer Einrichtung und in ihrer Bedienung keine bemerkenswerthen Abweichungen von den Einrichtungen bei der Reichs-Postverwaltung. Von der Einrichtung der Vermittelungsanstalten in Wien wird weiter unten die Rede sein. Als Abfrageapparate bei den Zentralen werden Pendelmikrophone, Mikrotelephone und auch Brustmikrophone verwendet. Als Anrufstromquellen bei den Umschalteschränken dienen bei kleineren Anstalten Induktoren oder, wie bei den gröfseren Aemtern, Polwechselbatterien. Bei einzelnen Anstalten wird der Rufstrom unmittelbar einer Dynamomaschine entnommen (Wien,

Budapest, Fiume, Kaschau). In Oesterreich werden die oberirdisch in ein Amt eingeführten Anschlufsleitungen durch die schon oben beschriebenen Matzenauer'schen Seidenband-Blitzableiter geschützt, in die unterirdisch eingeführten Leitungen werden in neuerer Zeit nur Schmelzsicherungen eingeschaltet. In Ungarn stehen Kohlenplatten-Blitzableiter mit Abschmelzvorrichtung in Gebrauch (Fig. 16).

Zwei kleine Prismen aus Retortenkohle sind, durch ein Glimmerblättchen getrennt, auf einander gesetzt. An das obere dieser Prismen sind die Leitungs- und Apparatzuführungen gelegt, während das zweite Prisma mit einer Erdschiene verbunden ist. Die Leitungs-

Fig. 16.



platte ist durchbohrt, die Durchbohrung ist mit einer leicht schmelzbaren Cadmiumlegirung gefüllt. Der Durchbohrung gegenüber ist das Glimmerblättchen ausgeschnitten. Wenn ein hochgespannter Strom atmosphärischer Elektrizität die Leitungsplatte durchfliefst, so schmilzt die Füllung und stellt eine leitende Verbindung zwischen der Leitung und der Erdplatte her. Nach Erfordernifs wird in die Leitung noch eine Schmelzsicherung eingeschaltet.

Zur Verbindung der Apparate und Apparattheile unter einander dienen Kabel, deren Bauart und Aderzahl wechselt. Meist kommen Kabel mit Seiden-, Baumwoll- oder Papierisolirung zur Verwendung.

Als Mikrophonbatterien dienen zwei hinter einander geschaltete Leclanché-Elemente oder eine Sammlerzelle.

Bei den Theilnehmerstellen sind in Oesterreich Blitzableiter (Seidenband), Mikrophon und Induktor getrennt von einander auf einem gemeinsamen Schaltbrett angeordnet, während in Ungarn die Fernsprechgehäuse die in Deutschland gebräuchliche Form der Apparate haben. Als Mikrophon werden in Oesterreich allgemein Berliner's Universal-Transmitter benutzt, in Ungarn Apparate aus den Fabriken von Egger sowie von Deckert & Homolka. Die ungarischen Apparate haben als Blitzableiter Metall-Spitzenblitzableiter und Metallschutzplatten mit Abschmelzvorrichtung. Alle Sprechstellen werden in kurzen Zeiträumen (4 bis 6 Wochen) gründlich nachgesehen, wobei auch die Apparate durch das Personal der Vermittelungsanstalten gereinigt werden.

Zur Einführung der Anschlufsleitungen in die Theilnehmerstellen dienen Ebonitschutzglocken, in welchen die Aufsenleitung mit dem in das Gebäude eingeführten einaderigen Bleirohrkabel oder Okonitdrahte verbunden wird. Die Zimmerleitung besteht aus Cellulosedraht, der mittelst kleiner Isolirleisten, auf denen Porzellanknöpfe angeordnet sind, längs der Wände geführt wird. Zur Herstellung der Erdleitungen wird ausschliefslich Kupferdraht mit einer Kupferplatte verwendet. Daneben sind in Oesterreich fabrikmäfsig hergestellte Kohle-Erdleitungen in Gebrauch. Diese Erdleitungsart besteht aus einem Prisma aus Retortenkohle von 12 × 12 × 12 cm Ausdehnung. In das Prisma ist ein 2 m langer und 5 mm starker, mit Guttapercha isolirter Kupferdraht eingelöthet. Der Draht ist zum Schutze gegen mechanische Beschädigungen mit einem Bleirohr umgeben. An diesen isolirten Draht wird der in die Fernsprechstelle führende Erdleitungsdraht angelöthet. Nach Erfordernifs kann die Kohle-Erdleitung noch in Koaks eingebettet werden. Als Betriebserde für die Apparate wird auch das Wasserleitungs-Rohrnetz mitbenutzt.

In dem Bestreben, die Jahres-

gebühren für die Stadt-Fernsprechanschlüsse zu verbilligen, hat man in Oesterreich mehrfach von dem Nifsl-schen automatischen Umschalter Gebrauch gemacht, mittelst dessen mehrere in demselben Gebäude oder nahe bei einander belegene Theilnehmerstellen an eine gemeinsame Anschlufsleitung angeschlossen werden können. Die Einrichtung des durch ein Uhrwerk bethätigten Umschalters läfst jedoch nur eine Verbindung bis zur Dauer von 5 Minuten zu, auch ist eine Korrespondenz der angeschlossenen Theilnehmer unter einander nicht möglich. Das Uhrwerk mufs täglich aufgezogen werden. Wenn auch die Gebühr für die Theilnehmerstelle bei Anwendung der Nifsl'schen Schaltung erheblich ermäfsigt*) wird, so wird doch aus den angegebenen Gründen ihre Verwendung immer eine beschränkte bleiben. Um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Fernsprechtechnik in Oesterreich-Ungarn zu geben, wird eine Schilderung der zu Anfang des Jahres 1899 in Betrieb genommenen Fernsprechzentralen in Wien von Interesse sein.

Für die Stadt-Fernsprecheinrichtung in Wien sind zwei Vermittelungsämter für den Ortsverkehr und ein Vermittelungsamt für den Fernverkehr eingerichtet. Von den Orts-Vermittelungsanstalten hat jede ein Fassungsvermögen bis zu 12000 Theilnehmerleitungen; vorläufig ist das eine Amt für 10000, das zweite für 5000 Theilnehmer eingerichtet.

Orts-Vermittelungsanstalten. Die Einführung der Leitungen erfolgt unterirdisch, mit Ausnahme der wenigen in unmittelbarer Nähe der Aemter gelegenen Theilnehmerstellen, deren Anschlufsleitungen oberirdisch an kuppelförmige Abspanngerüste herangeführt sind.

Die aus den Fabriken von Siemens & Halske und von Felten & Guilleaume stammenden nicht armirten Bleipapierkabel (480-, 240-, 120- oder 60aderig) sind in Zementblockkanälen an die Gebäude der Vermittelungsanstalten herangeführt und endigen in den in einem besonderen Raume aufgestellten Kabelendverschlüssen, wo die Verbindung mit 62aderigen (1 Aderpaar als Vorrath) zum Umschaltegestell (Hauptvertheiler genannt) führenden Kabeln stattfindet.

Die oberirdischen Leitungen gehen vom Abspanngerüste durch 2aderige Gummikabel mit Bleimantel zunächst zu den unter dem Thurme in einem besonderen Raume aufgestellten Seidenband-Blitzableitern und von hier aus mittelst 62aderiger Kabel weiter zum Umschalteraume.

An dem eisernen, laubenartig hergestellten Umschaltegestelle sind auf Ebonitplatten die Leitungsklemmen und die Klemmen für die Schmelzsicherungen angeordnet. Die 62aderigen Kabel endigen an den Leitungsklemmen, welche der Aderzahl der Hauptkabel entsprechend in Gruppen von 60, 120, 240 oder 480 Adern zusammengestellt sind. Von den Sicherungsklemmen führen zu den Apparaten 42aderige Kabel, von denen jedes Kabel für einen Klinkenstreifen zu 20 Doppelleitungen, mit einem Aderpaar als Vorrath, bestimmt ist. Die Verbindungen zwischen den Leitungs- und den Sicherungsklemmen werden aus losem Drahte hergestellt.

Die 62- und die 42aderigen Kabel enthalten verzinnte Kupferleiter von 0,7 mm Durchmesser, die mit einer Lage italienischer Tramaseide und einer

*) Bei einer Entfernung bis zu 2 km von der Vermittelungsanstalt beträgt z. B. die Gebühr:

für einen gewöhnlichen Anschlufs		für einen Anschlufs mittelst des Nifsl'schen Umschalters bei 4 Theilnehmern, für jeden Theilnehmer	
Baugebühr (einmalig)	100 fl.	$^{100}/_{4}$ = 25 fl.	einmalig,
Umschaltegebühr } jährlich fort-	20 fl.	$^{20}/_{4}$ = 5 fl.	} jährlich fortlaufend.
Stationsgebühr } laufend	30 fl.	= 30 fl.	

Lage Baumwolle umsponnen und zu je 2 Adern zu einer Doppelleitung verseilt sind. Die Kabelseele ist mit einem Baumwollband umwickelt und von einem Bleimantel eingeschlossen. Der für die Verbindungen innerhalb des Umschaltegestells bestimmte Draht — verzinnter Kupferdraht von 0,7 mm Durchmesser — ist mit zwei Lagen gereinigter italienischer Tramaseide und einer Lage Baumwolle umsponnen. Je zwei Drähte sind durch eine mit Wachs getränkte Wollumklöppelung zu einer Doppelleitung vereinigt. Die in die Sicherungsklemmen eingesetzten und an beiden Enden durch dreiflügelige federnde Messinglamellen festgehaltenen Schmelzsicherungen bestehen aus in Messinghülsen gefafsten Glasröhrchen, die 0,01 mm starke, bei einer Stromstärke von 0,75 Ampère abschmelzende Schmelzdrähte enthalten.

Zur Bedienung der Theilnehmerleitungen und der Verbindungsleitungen zwischen beiden Vermittelungsanstalten sind tischförmige Umschalter zu je 200 Leitungen bestimmt. Die Umschalter sind für Doppelleitungen eingerichtet und für den Ortsverkehr innerhalb desselben Amtes nach dem Zweischnursysteme, für die Verbindungsleitungen mit der zweiten vorhandenen Vermittelungsanstalt nach dem Einschnursysteme geschaltet. An Stelle der Ruf- und Schlufsklappen sind Glühlämpchen getreten, deren Aufleuchten oder Verlöschen den eingegangenen Anruf oder die Ausführung der erforderlichen Verbindungen anzeigt.

Die beiden Orts-Vermittelungsanstalten sind durch 480 doppeldrähtige Verbindungsleitungen (Vermittelungsleitungen) und 48 Sprechleitungen mit einander verbunden. Die Vermittelungsleitungen werden je zur Hälfte für den Verkehr in der einen und in der anderen Richtung verwendet — ankommende und abgehende Leitungen —. Die Bedienung der Vermittelungsleitungen erfolgt an besonderen Arbeitsplätzen. Jeder Arbeitsplatz für Vermittelungsleitungen der einen Zentrale ist mit 21 bis 22 Theilnehmerarbeitsplätzen der anderen Zentrale durch eine Sprechleitung verbunden. Die abgehenden Vermittelungsleitungen sind zu den Tischumschaltern für die Theilnehmer geführt, wo sie an Verbindungsklinken endigen.

Von dem Vermittelungsarbeitsplatz aus kann weder in der Theilnehmerleitung noch in der Verbindungsleitung gesprochen werden.

Nach Beendigung eines Gesprächs erscheint das Schlufszeichen nur am Theilnehmerarbeitsplatze, wo eine Schlufslampe aufleuchtet. Sobald hier die Verbindung aufgehoben wird, erhält der Vermittelungsarbeitsplatz der anderen Zentrale automatisch das Schlufszeichen durch Aufleuchten einer anderen Lampe.

Zur Vermittelung der Ferngespräche stehen jeder Orts-Vermittelungsanstalt zwei Gattungen von Verbindungsleitungen zur Verfügung:

Anmeldeleitungen, über welche die Theilnehmer der Orts-Vermittelungsanstalt zur Anmeldung der Gespräche mit dem Anmeldeschrank des Fernamts verbunden werden und

die eigentlichen Vermittelungsleitungen.

Von jeder Orts-Vermittelungsanstalt führen zum Fernamt 180 Stück dreidrähtige Vermittelungsleitungen.

Die Anmeldeleitungen sind in den Orts-Vermittelungsanstalten über die Vielfachklinken aller Arbeitsplätze geführt, wo sie von Prüfdrähten begleitet werden. Im Fernamt endigen die Leitungen auf Klappen.

Die Ferngespräche selbst, gleichviel ob sie von der Vermittelungsanstalt ausgehen oder von aufserhalb dahin geführt sind, werden im Orts-Vermittelungsamte stets auf den Vermittelungsleitungen mit Hülfe eines besondern Fern-Vermittelungsschrankes ausgeführt. Die Verbindung mit der Fernleitung wird im Fernamt an den Fernschränken bewirkt. Die Ein-

leitung einer Fernverbindung geschieht stets im Fernamte.

Der Fern-Vermittelungsschrank der Orts-Vermittelungsanstalt enthält die Vielfachklinken aller Theilnehmer und die ihm zugetheilten Vermittelungsleitungen des Fernamts.

Die Prüfung von einem Theilnehmerarbeitsplatz aus, ob eine Anschlufsleitung besetzt ist, erfolgt in gleicher Weise, wie bei Verbindungen im Ortsverkehre, da die Schnüre der Fern-Vermittelungsschränke ebenfalls einen Prüfdraht enthalten, der alle Klinkenhülsen mit dem negativen Pole der Stromquelle verbindet. Um jedoch unterscheiden zu können, ob eine Leitung im Ortsverkehr oder im Fernverkehre verbunden ist, wird in den Prüfdraht am Fern-Vermittelungsschrank ein Apparat eingeschaltet, der regelmäfsige Stromänderungen erzeugt und beim Prüfen im Fernhörer einen veränderten Ton hervorruft.

Die Trennung der Leitungen nach beendetem Gespräch erfolgt stets am Fernschranke.

Mit den Apparatsystemen sind Gesprächszähler verbunden. Zur Prüfung, ob der Rufstrom in die Leitung gelangt, ist vor jede Rufbatterie ein Ruf-Kontrolrelais geschaltet, das eine Glühlampe bethätigt.*)

Der Telephon-Berichterstatter (Telefon-Hirmondó) in Budapest.

Von dem Ungarn Puskás ist in Budapest unter dem Namen Telefon-Hirmondó (Telephon-Berichterstatter) eine Einrichtung ins Leben gerufen worden, welche die Mittheilung von Nachrichten u. s. w. an Abonnenten auf telephonischem Wege bezweckt. Die Einrichtung ist Privat-Unternehmen und vollständig unabhängig von dem staatlichen Fernsprechnetze.

An eine gemeinsame Zentrale sind gegen 7200 Abonnenten angeschlossen, denen täglich von 9 Uhr 30 Min. Vormittags bis Mitternacht die neusten, in die Zeitungen noch nicht aufgenommenen Nachrichten über Börse, Politik, Kunst, Sport, Mode und sonstige bemerkenswerthe Ereignisse mitgetheilt werden. Daneben werden den Theilnehmern Opern- und Schauspielvorstellungen und Konzerte zu Gehör gebracht. Als Geber dient in der Zentrale ein Mikrophon, in welches die Mittheilungen von einer Person gesprochen werden. Sollen Theatervorstellungen oder Konzertaufführungen vermittelt werden, so wird an die Zentrale ein System von Mikrophonen angeschaltet, die auf der Bühne oder in der Nähe des Orchesters aufgestellt sind.

Die Theilnehmerstellen sind in einfachster Weise lediglich mit zwei Fernhörern ausgestattet, da die ganze Einrichtung nur zum Mithören, nicht aber auch zu Gesprächen mit der Zentrale oder der Theilnehmer untereinander dienen soll. Die Hörer sind dauernd eingeschaltet, so dafs ein Abonnent, wenn er sich über Tagesneuigkeiten unterrichten will, nur nöthig hat, beide Hörer ans Ohr zu nehmen. Sensationelle Nachrichten, der Beginn von Vorstellungen und der einzelnen Akte werden durch ein durch mehrere Zimmer hörbares Wecksignal besonders angezeigt. Damit der Theilnehmer weifs, wann er die ihn interessirenden Nachrichten empfangen kann, ist ein den ganzen Tag umfassendes, in Zeiträumen von $^1/_4$ bis $^3/_4$ Stunden wechselndes Programm aufgestellt.

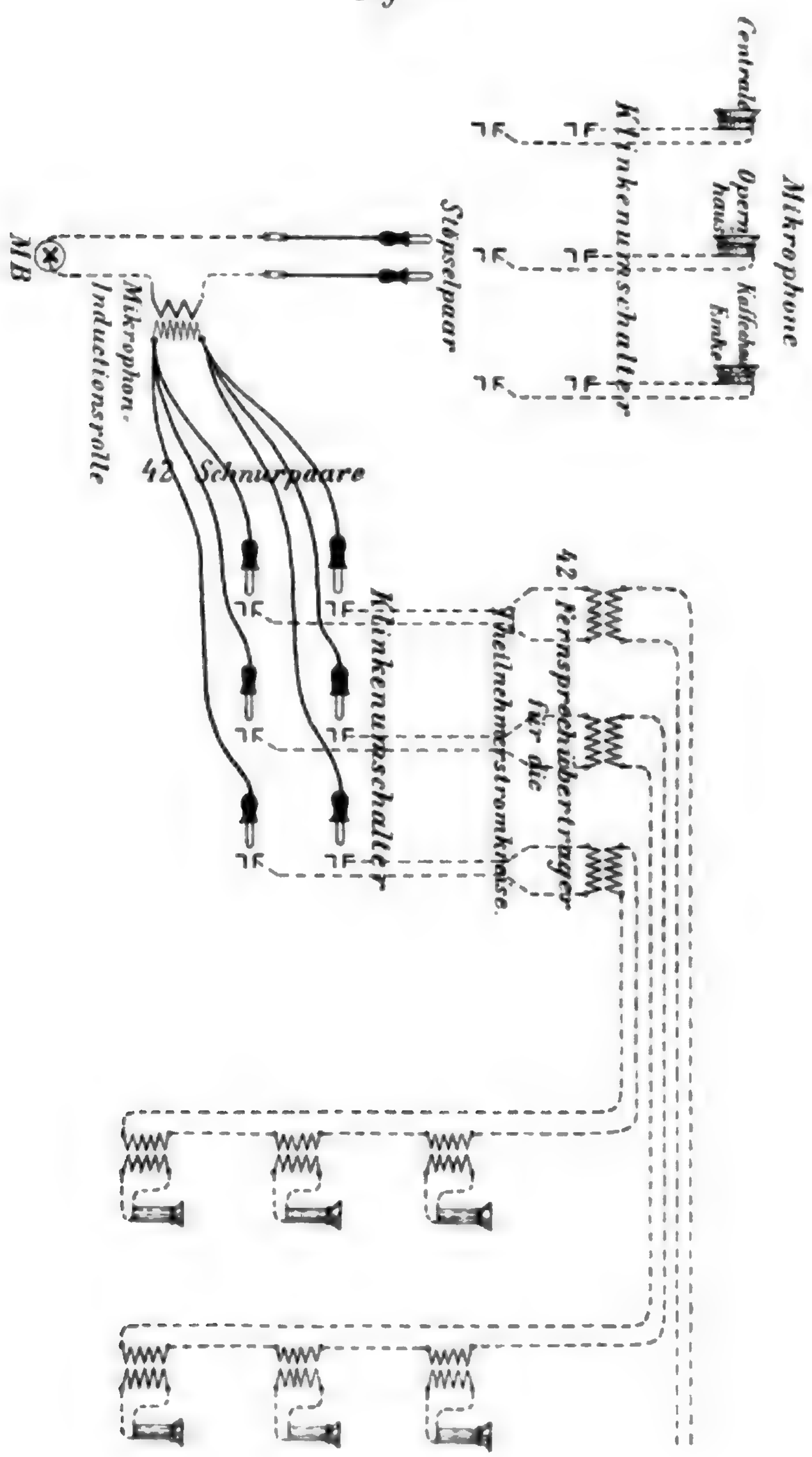
Das Abonnement auf den Telephon-Berichterstatter kostet monatlich 1 fl. 50 kr.; die Mindest-Abonnementsdauer beträgt 3 Monate. Für diesen geringfügigen Preis steht dem Abonnenten die Einrichtung unausgesetzt zur Verfügung. Kostenbeiträge zu den Herstellungskosten werden nicht erhoben. In das Netz sind aufser Buda-

*) Die Einrichtungen der Vermittelungsanstalten in Wien sind dargestellt in dem von dem K. K. Handelsministerium in Wien herausgegebenen Buche »Beschreibung der K. K. Telephon-Centralen in Wien. Wien 1899, Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei«.

pest die in der Umgebung liegenden kleineren Ortschaften Ujpest, Rákospalota, Erzsébetfalva, Kossuthfalva und Sonksár einbezogen. Die Gesellschaft beabsichtigt, das Netz erheblich zu erweitern und in erster Linie bis Temesvár (rund 380 km) auszudehnen.

Die Einrichtung der Vermittelungsanstalt ist die denkbar einfachste. Als Geber dient ein Kohlenpulver-Mikrophon besonderer Bauart, als Mikrophonbatterie eine Stromquelle von zwei hinter einander geschalteten Tudor-Sammlerzellen (0,12 Ampère Stromstärke). Die Mikrophon-Induktions-

Fig. 17.



rolle hat in der primären Rolle einen Widerstand von 1 Ohm, in der sekundären einen solchen von 250 Ohm. In den Mikrophonstromkreis können mittelst eines einfachen Klinkenumschalters abwechselnd verschiedene Mikrophone eingeschaltet werden. Von der sekundären Wickelung der Mikrophon-Induktionsrolle sind 42 Abzweigungen mittelst gewöhnlicher Stöpselschnüre gemacht, durch welche 42 Induktionsübertrager angeschlossen werden können. Diese Rollen bilden die Uebertrager für 42 Stromkreise, in welche die Uebertragungsrollen für die Theilnehmerstellen hinter einander geschaltet werden. Alle Stromkreise sind aus Bronzedraht als Schleife hergestellt. Die Hin- und Rückleitung jedes Stromkreises sind über die Dächer an denselben Gestängen bis zu einem Abzweigungspunkte zusammengeführt. Von diesem Punkte aus geht die Hinleitung längs der Häuserfronten, durchläuft die (dritte Reihe der) Induktionsrollen für die Theilnehmerstellen und kehrt dann zu dem Abzweigungspunkte zurück.

Als Hörer sind bei den Theilnehmerstellen zwei Bell-Telephone der Bell-Telephon-Company in Antwerpen mit 130 Ohm Widerstand angebracht.

Alle Mittheilungen erfolgen in ungarischer Sprache, die Börsenkurse jedoch auch in deutscher Sprache.

Die Schaltungsweise der Einrichtung ist in Fig. 17 dargestellt.

Elektrische Starkstromanlagen.

Wie überall, so sind auch in Oesterreich-Ungarn die elektrischen Starkstromanlagen für Beleuchtungs- und Kraftübertragungszwecke in stetiger Zunahme begriffen; namentlich in den letzten Jahren macht sich in zahlreichen Städten die Forderung nach elektrisch betriebenen Strafsenbahnen geltend. Das gröfste Netz elektrischer Strafsenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie besitzt die Stadt Budapest, dessen Betrieb in den Händen von zwei Gesellschaften liegt. Bei einer Gesammtlänge von 166,8 km werden 107,2 km mit oberirdischer Stromzuführung und 59,6 km mit unterirdischer Stromzuführung (Schlitzkanal-System) betrieben.

Die 3,7 km lange Franz Josef-Untergrundbahn wird mit oberirdischer Stromzuführung betrieben.

Mit Rücksicht auf die in Folge der steigenden Zahl der Starkstromanlagen wachsende Gefahr für den Betrieb der Schwachstromleitungen war es bald nothwendig geworden, zum Schutze der letztgenannten Anlagen gesetzliche Vorschriften zu erlassen.

In Oesterreich ist durch die Verordnung vom 25. März 1885 (mit Gesetzeskraft) festgesetzt worden, dafs durch die Genehmigung, die Ausführung und den Betrieb von Anlagen für die Erzeugung und Leitung der Elektrizität zu Zwecken der Beleuchtung und Kraftübertragung insbesondere die Telegraphenleitungen nicht beeinträchtigt werden dürfen. Werden solche Beeinträchtigungen wahrgenommen, so sind die Telegraphenbehörden verpflichtet, auf die Beseitigung der Ursachen zu dringen.

Für Ungarn ist durch das Gesetz vom Jahre 1888 bestimmt, dafs die elektrischen Beleuchtungen auf öffentlichem Gebiete sowie alle anderen elektrischen Leitungen nur derart errichtet und installirt werden dürfen, dafs durch ihre Einrichtung und vornehmlich durch die Leitung des elektrischen Stromes die Thätigkeit der in Gemeinbenutzung stehenden Telegraphen, Telephone und elektrischen Signale nicht gehindert und gestört wird.

Damit die Erfüllung dieser gesetzlichen Vorschriften gesichert werde, ziehen die politischen Behörden, an welche die Anträge auf Genehmigung der Herstellung elektrischer Starkstromanlagen zu richten sind, zu den Verhandlungen über die den Unternehmungen aufzuerlegenden Bedingungen stets einen Vertreter der Post- und Telegraphenverwaltung zu. Dies geschieht auch hinsichtlich derjenigen Anlagen, welche die Grenzen des

Eigenthums des Unternehmers nicht überschreiten, weil bei dem Betriebe solcher Anlagen störende Einflüsse auf die in der Nähe verlaufenden Schwachstromleitungen nicht ausgeschlossen sein würden, wenn nicht rechtzeitig geeignete Schutzmafsregeln getroffen werden. Vor der Ertheilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme fertiggestellter Starkstromanlagen werden letztere von einer besonderen Kommission abgenommen.

Zum Schutze der Telegraphen- und Fernsprechleitungen gegen mechanische Beschädigungen durch Starkströme werden dieselben Mittel angewendet, wie sie im Reichs-Postgebiete gebräuchlich sind. Bei Kreuzungen sind die Leitungen der Starkstromanlagen, mit Ausnahme der oberirdischen Arbeitsleitung elektrischer Bahnen, oberhalb der Schwachstromanlagen zu führen.

Zur Verhütung von Störungen in den Schwachstromleitungen durch Induktion oder abirrende Ströme sind die Starkstromanlagen stets an besonderen Gestängen möglichst so zu führen, dafs ein längerer Parallellauf mit Fernsprechleitungen vermieden wird. Kreuzungen zwischen den beiderseitigen Anlagen sind unter rechtem oder nahezu rechtem Winkel auszuführen. Die Erde darf als Rückleiter nicht benutzt werden. Bei Mehrleitersystemen ist die Verlegung des blanken Mittelleiters in die Erde oder an die Erde unter der Voraussetzung gestattet, dafs der Mittelleiter aufser Betrieb gesetzt wird, sobald ein störender Einflufs desselben wahrgenommen wird. Bei elektrischen Bahnen ist die Benutzung der Schienen als Rückleiter gestattet, wenn sie einen für ihre elektrische Leitungsfähigkeit genügenden Querschnitt haben und an den Stöfsen elektrisch gut leitend verbunden sind. Wenn zur Verbesserung der Schienenleitung noch ein blanker Draht in die Erde gelegt wird, so ist er in Abständen von höchstens 30 m mit den Schienen leitend zu verbinden. Sollten bei Anwendung dieser Mafsnahmen die störenden Einflüsse auf die Fernsprechleitungen, soweit diese noch als Einzelleitungen betrieben werden, fortbestehen, so würde nur der Uebergang zum Doppelleitungsbetrieb erübrigen. Daneben wird in Ungarn zur Abschwächung der induzirenden Geräusche Gebrauch von Drosselspulen (Rollen mit hoher Selbstinduktion) gemacht, die ein Abflachen der Stromwellen bezwecken. Diese Spulen werden an den Speisepunkten des Bahnnetzes zwischen die Speiseleitung und die Arbeitsleitung geschaltet. Verläuft die Arbeitsleitung auf längeren Strecken ohne Anschlufs an eine Speiseleitung, so werden die Drosselspulen auch unmittelbar in die Arbeitsleitung eingeschaltet.

Rohrpost.

In Ungarn sind Rohrpostanlagen nicht vorhanden. In Oesterreich haben nur die Städte Wien und Prag Rohrpostnetze. Das Prager Netz (zwei Stationen) ist so geringfügig, dafs eine Besprechung dieser Anlage erübrigt.

Das Wiener Rohrpostnetz umfafst 43 Stationen mit einer Gesammtrohrstrecke von 50888 m und mit 66 Apparaten. An vier Stationen setzen vier Dampfmaschinen mit zusammen 83 PS je ein Pumpenpaar in Bewegung, eine Pumpe für die Luftverdichtung, die andere für die Luftverdünnung. Als Apparate kommen sogen. Kanonenapparate (ältester Art), Apparate von Felbinger, Scharfenberg und Schwager zur Verwendung. Es wird beabsichtigt, alle anderen Systeme durch den Schwager'schen Apparat zu ersetzen, der bei geringster Raumbeanspruchung sich durch bequeme Handhabung und fast geräuschlosen Gang auszeichnet.

Zur Einlieferung der Rohrpostsendungen dienen besondere roth angestrichene Kasten, die in der Nähe der gewöhnlichen Briefkasten aufgestellt sind und in der Zeit von $6^1/_2$ Uhr früh bis 9 Uhr Abends von 22 zu 22 Minuten geleert werden. Ende 1897 sind 430 Rohrpostkasten im Betriebe gewesen, zu deren Leerung

209 Rohrpost-Sammelboten erforderlich waren.

Die Rohrpost dient in Oesterreich den gleichen Zwecken wie in Deutschland.

Für Rohrpostsendungen werden an Gebühr erhoben:

für einen Brief oder einen Kartenbrief 15 kr.;
für eine Rohrpostkarte 10 kr.;
für eine Rohrpostkarte mit Antwort 20 kr.

Alle Rohrpostsendungen werden nur gegen Empfangsbescheinigung ausgehändigt.

Zum Nachweise der richtigen Beförderung der eingelieferten Rohrpostsendungen wird jeder Sendung ein Begleitschein beigegeben. Auf jeder Rohrpoststation werden für jede andere Station Begleitscheinblocks mit den Nummern 1 bis 100 geführt. Die Empfangsstation hat die richtige Nummernfolge der eingehenden Begleitscheine zu prüfen, letztere abzunehmen und aufzubewahren. Für die zur Versendung gelangenden Briefsendungen und Telegramme werden gesonderte Gattungen von Begleitscheinen verwendet.

Telegraphengeheimnifs und Schutz der Telegraphenanlagen.

Die Unverletzlichkeit des Telegrapengeheimnisses ist gesetzlich in beiden Reichshälften der österreichisch-ungarischen Monarchie gewährleistet.

Eine Mittheilung des Inhalts der Telegramme ist nur statthaft:

Oesterreich:

1. in strafgerichtlichen Untersuchungen auf Grund einer gerichtlichen Verfügung des Untersuchungsrichters. Erfolgt das Verlangen auf Auslieferung der Telegramme durch einen Staatsanwalt, so ist binnen 3 Tagen die gerichtliche Verfügung nachzuholen;
2. in Konkursfällen an den Massenverwalter.

Ungarn:

1. in strafgerichtlichen Untersuchungen auf Ansuchen eines ungarischen Gerichtshofs (Staatsanwalts oder Untersuchungsrichters);
2. in zivilgerichtlichen Angelegenheiten auf Ansuchen eines ungarischen Richters oder Gerichts, wenn die Partei, welche das Originaltelegramm als Beweismittel benutzen will, eine Abschrift des Telegramms den Akten beigeschlossen oder dem Richter vorgelegt hat;
3. bei Konkurs des Telegrammempfängers an den Massenverwalter.

Zum Schutze der Telegraphenanlagen und des Betriebs sind folgende Gesetzesvorschriften erlassen.

Oesterreich:

1. Boshafte Beschädigungen irgend eines Bestandtheils des Staatstelegraphen und jede absichtliche Störung des Betriebs sowie jeder Mifsbrauch der Einrichtungen wird als Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit mit schwerem Kerker von 6 Monaten bis zu 1 Jahre und bei besonders wichtigem Schaden und besonderer Bosheit von 1 bis zu 5 Jahren bestraft;
2. jede Handlung oder Unterlassung, die in Bezug auf den Staatstelegraphen begangen wird und von welcher der Handelnde schon nach ihren natürlichen, für Jedermann leicht erkennbaren Folgen oder vermöge der besonders bekannt gemachten Vorschriften oder nach seinem Stande, Amte, Berufe, Gewerbe, seiner Beschäftigung oder überhaupt nach seinen besonderen Verhältnissen einzusehen vermag, dafs sie eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit oder für fremdes Eigenthum herbeizuführen oder zu vergröfsern geeignet ist, ist an jedem Schuldtragenden, auch dann, wenn sie keinen wirklichen Schaden

herbeigeführt hat, als Uebertretung mit einer Geldstrafe von 5 bis 500 fl. oder mit Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten zu ahnden;

3. wenn jedoch eine in der Telegraphenverwaltung angestellte Person in ihrem Dienste ein Verschulden dieser Art begeht, so ist immer auf strengen Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen auf 6 Monate zu erkennen;

4. ist aus einer der unter 2. und 3. bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen eine schwere körperliche Beschädigung oder die Tödtung eines Menschen erfolgt, so ist sie als Vergehen mit strengem Arrest, im ersten Falle von 6 Monaten bis zu 2 Jahren und im zweiten Falle bis zu 3 Jahren zu bestrafen;

5. der Diebstahl an einem der Bestandtheile des Staatstelegraphen ist ohne Rücksicht auf die Gröfse des Betrags als Verbrechen anzusehen und niemals mit einer geringeren als mit einer sechsmonatigen schweren Kerkerstrafe zu ahnden.

Ungarn:

1. Für vorsätzliche Beschädigung der Telegraphenanlagen ist eine Gefängnifsstrafe bis zu 2 Jahren oder eine Geldstrafe bis zu 1000 fl. festgesetzt;

2. mit Gefängnifs bis zu 3 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 100 fl. wird belegt, wer eine solche Handlung oder Unterlassung begeht, durch welche die Benutzung der Telegraphenanlagen gestört wird;

3. Angestellte der Telegraphenverwaltung, welche durch Verletzung der ihnen obliegenden Pflichten eine Störung in der Benutzung der Telegraphenanlagen verursachen, werden mit Gefängnifs bis zu 6 Monaten oder an Geld bis zu 500 fl. bestraft;

4. Angestellte der Telegraphenverwaltung, die wegen eines der obigen Delikte bestraft werden, sind gleichzeitig aus dem Dienste zu entlassen.

---

81. Die Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse der russischen Provinz Archangel.

Der Gouverneur der russischen Provinz Archangel, Alexander Plantonowitsch **Engelhardt**, hat im Sommer 1894 seinen Verwaltungsbezirk bereist, um die Bedürfnisse des Landes und die staatlicherseits zur Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Provinz zu ergreifenden Mafsnahmen an Ort und Stelle zu studiren. Seinen unlängst veröffentlichten Reiseskizzen*) entnehmen wir die nachstehenden Einzelheiten über die Entwickelung der Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse der Provinz und über die in den Jahren 1893 bis 1898 zur Verbesserung dieser Verhältnisse getroffenen Einrichtungen.

Archangel, die gröfste und nördlichste Provinz des europäischen Rufsland, umfafst das Gebiet zwischen dem nördlichen Eismeere mit dem tief einschneidenden Weifsen Meere, dem Uralgebirge, Finnland und den Provinzen Olonetz und Wologda; es hat einen Flächenraum von 858 930,4 qkm, d. s. ungefähr 7,5 v. H. von ganz Europa und mehr als das Doppelte des preufsischen Staates. Auf diesen ungeheueren Länderstrecken wohnen nur 315 730 Einwohner, auf dem

---

*) »A Russian Province of The North« by Alexander Platonowich Engelhardt, Governor of the Province of Archangel, translated from Russian by Henry Cooke (Westminster, Archibald Constable and Company).

Quadratkilometer also etwa 0,01, während im Deutschen Reiche auf den gleichen Flächenraum 97 Einwohner entfallen. Die geringe Bevölkerung — weite Gebiete sind ganz unbewohnt — ist in den klimatischen Verhältnissen und der Bodenbeschaffenheit des Landes begründet, das in seinem überwiegenden Theile den Charakter des polaren Sibirien zeigt. Aufser dem Westabhange des Ural, den östlichen Zweigen des norwegischen Gebirges und den Felshöhen der lappländischen Halbinsel Kola sowie einigen vereinzelten Höhenzügen gehört das Land der osteuropäischen Tiefebene an. Einige gröfsere Flüsse, Petschora, Mesen, Dwina und Onega, sowie eine ganze Reihe von kleineren Flufsläufen und viele Seen, besonders im Westen, sorgen für reichliche Bewässerung des Bodens. Der Süden gehört der Region der Wälder an, nach Norden zu geht der kräftige Baumwuchs allmählich in kriechendes, dürftiges Gestrüpp über und die sogen. Tundren, nur mit Rennthierflechten und Moos überzogene Ebenen, werden immer häufiger, bis sie zuletzt in öde Eis- und Schneeflächen übergehen. Etwa fünf Achtel des Flächenraums der Provinz sind unfruchtbares Land, ein Drittel ist Wald; auf Kulturboden entfallen kaum 880, auf Wiesen und Weiden nur 1700 qkm. Die Bevölkerung, bestehend aus Lappen, Kareliern, Samojeden, Syrjänen und den zwischen diesen Völkerschaften angesiedelten Russen, lebt hauptsächlich vom Fischfang und von der Jagd auf Land- und Wasser-Pelzthiere, darunter Eisbären, Füchse, Zobel, Hermeline, Biber, Wölfe, Robben u. s. w.

Ackerbau und Viehzucht ist von geringer Bedeutung. In den Distrikten Petschora, Mesen, Kem, dem nördlichen Theile des Distrikts Archangel und auf der Halbinsel Kola kann des Klimas wegen Getreide überhaupt nicht gebaut werden; nur in dem Distrikte von Holmagor und in dem südlichen Theile von Archangel sowie in geringem Umfang in den übrigen Distrikten wird Körnerbau getrieben. Zur Ernährung ihrer Bevölkerung bedarf die Provinz etwa $3^1/_2$ Millionen Pud*) Getreide jährlich, während die Ernte der ganzen Provinz in einem besseren Jahre nicht mehr als $1^1/_2$ Millionen Pud ergiebt, so dafs selbst in guten Erntejahren 2 Millionen Pud Brodkorn eingeführt werden müssen. Da der Fehlbetrag von den Nachbarprovinzen Olonetz und Wologda nicht gedeckt werden kann, weil das dort erzeugte Getreide in der Regel nicht einmal für den Bedarf der einheimischen Bevölkerung ausreicht, so mufs das fehlende Brodkorn aus entfernteren Theilen des Reichs herbeigeschafft werden. Wird in Folge dessen das Getreide durch den unverhältnifsmäfsig grofsen Kostenaufwand für den Transport schon zu gewöhnlichen Zeiten erheblich vertheuert, so erreichen die Preise nach mäfsigen und schlechten Ernten durch die künstlichen Preistreibereien der Zwischenhändler eine für die meist wenig bemittelten Bewohner fast unerschwingliche Höhe. In solchen Zeiten ist die Bevölkerung gezwungen, den weitaus gröfsten Theil ihres Einkommens in Brodkorn anzulegen. Zur Milderung dieses Uebelstandes und zur Verhütung nachtheiliger Folgen von Mifsernten sind Getreidevorrathshäuser gebaut worden, zu denen die Regierung das erforderliche Bauholz aus Kronforsten unentgeltlich geliefert hat. Die Vorrathshäuser werden in guten Erntejahren gefüllt, damit das Brodkorn in Bedarfsfällen den Konsumenten zu einem angemessenen Preise abgelassen werden kann. Immerhin bleibt der Preis des Getreides noch hoch, weil die Frachtkosten bei den weiten Entfernungen von den getreidebauenden Gegenden und bei den mangelhaften Verkehrseinrichtungen erheblich ins Gewicht fallen. Diese Verhältnisse werden aber mit der fortschreitenden Vervoll-

*) 1 Pud = 40 Pfund russ., 1 Pfund russ. = 409 g.

kommnung der Verkehrs- und Beförderungsmittel nach und nach besser werden.

Die Küstenbevölkerung beschäftigt sich fast ausschliefslich mit dem Fischfang und der Schiffahrt. An der Nordküste der Halbinsel Kola, der sogen. Murmanküste, und am Weifsen Meere wird vorwiegend Heringsfischerei betrieben. Der Hering zieht in Schwärmen von Millionen durch das Weltmeer; auf seinen Wanderungen wird er von allen Arten von Raubfischen verfolgt, vor deren Gefräfsigkeit er in Meereseinschnitten und tiefen Buchten Zuflucht sucht. In den Küstengewässern treten die Heringe zu Zeiten in solchen Mengen auf, dafs die Ruder der Boote beim Fischfange buchstäblich in der Masse stecken bleiben. Zum Fange werden grofse Schlepp- oder Auslegenetze benutzt und die gefangenen Fische an Ort und Stelle ohne Verzug an Händler verkauft. Der Durchschnittspreis beträgt 50 Kopeken bis $1\frac{1}{2}$ Rubel (1 Rubel = 2 Mark 16 Pf.) für 1000 Stück, je nach dem Wetter und der Ergiebigkeit des Fanges. Bei warmem Wetter fällt der Preis, während harter Frost die Preise in die Höhe treibt. Vor der Versendung werden die Heringe entweder gesalzen oder in Eis gelegt oder geräuchert. Im Winter besteht eine gröfsere Nachfrage nach frischen Heringen; in dieser Jahreszeit werden die gefangenen Fische daher fast ausnahmslos in Eis gelegt. Vom Einpökeln mufs in der Regel auch schon deshalb abgesehen werden, weil die bei grofser Kälte gefangenen Fische sofort gefrieren und in diesem Zustande nicht gesalzen werden können. Es sind zwar Versuche gemacht worden, die Fische aufzuthauen und dann zu salzen, das Verfahren hat sich aber nicht bewährt; die Fische wurden hart und hatten nicht den weichen Geschmack, welcher den im Herbste vor dem Eintritte des Frostes gefangenen und gepökelten Heringen eigen ist.

Die Stellen, an denen Heringsschwärme vorkommen, sind nicht immer die gleichen; nicht selten warten die Fischer daher an einem Orte vergeblich auf Beute, während zu derselben Zeit an anderen Punkten die Ankunft eines Schwarmes wegen Mangels an Arbeitskräften und Fischereigeräthschaften nicht gehörig ausgenutzt werden kann. In solchen Fällen würden telegraphische Verbindungen zwischen den Fischgründen, den Fischereiniederlassungen und den Hafenplätzen von grofsem Nutzen sein; das Eintreffen der Schwärme könnte den betheiligten Stellen telegraphisch mitgetheilt und auf diese Weise dafür gesorgt werden, dafs die erforderlichen Mannschaften, Geräthe, Tonnen, Salz u. s. w. mittelst hierzu bestimmter Dampfer ohne Verzug an Ort und Stelle geschafft würden. Derartige Einrichtungen, welche den Fischfang ertragsreicher machen, bestehen schon seit längerer Zeit in Norwegen; die Fischer des Nachbarstaats sind daher in der Lage, die Erzeugnisse der Fischerei zu einem entsprechend niedrigeren Preise zu verkaufen. Zur Beseitigung der lästigen Konkurrenz, welche den russischen Fischereien hierdurch erwächst, erscheint es geboten, auch über die Küsten der Provinz Archangel ein Telegraphennetz auszubreiten.

Im Betriebe der Heringsfischerei werden enorme Mengen Salz verbraucht und es kommt wesentlich darauf an, billiges Salz rechtzeitig und in genügender Menge zur Hand zu haben. In dieser Beziehung herrschen an den Fischereigestaden der Provinz noch theilweise unzulängliche Zustände. Der Vertrieb des Salzes liegt fast ausschliefslich in den Händen einer kleinen Zahl von Spekulanten, die im Einverständnifs unter einander die Zufuhr regeln und den Preis des Salzes beliebig, häufig bis auf 40 bis 60 Kopeken für das Pud, in die Höhe treiben. Die hohen Salzpreise veranlassen die Fischer, bei der Verwendung des Salzes möglichst sparsam zu sein. In Folge dessen wird das Einpökeln der Heringe nicht sorgfältig genug betrieben; die Fische werden dadurch

minderwerthig und sinken im Preise. Um dem schädlichen Treiben der Händler entgegenzuarbeiten, hat die Regierung in einigen Gegenden versuchsweise Salzniederlagen errichten lassen, aus denen die Fischer das Salz zu mäfsigen Preisen beziehen können. Der Erfolg hat die Zweckmäfsigkeit der Mafsregel erwiesen, denn in der Umgebung der Niederlagen sank der Preis des Salzes alsbald auf die gewöhnliche Höhe von 20 Kopeken für das Pud. Es ist daher in Aussicht genommen, so viele Niederlagen zu errichten, dafs der ganze Salzbedarf der Fischereien mit der Zeit durch die Niederlagen gedeckt werden kann.

Neben dem Heringsfange wird Salmfischerei in gröfserem Mafsstabe betrieben. Sobald die Flüsse im Frühjahr eisfrei sind, erscheint der Salm an den Mündungen, um dort zu laichen. Der Fang beginnt im Mai und dauert, mit kurzen Unterbrechungen im Hochsommer, bis Ende Oktober. Der im Herbste gefangene Fisch wird wegen seines besonders zarten Fleisches am meisten geschätzt und von den Händlern aus St. Petersburg zu hohen Preisen, etwa 8 bis 12 Rubel für das Pud, erstanden. Von den Fischereien an der Murmanküste allein werden im Durchschnitte jährlich gegen 3600 Pud Salm nach der Hauptstadt geliefert.

Stockfische, Weifsfische, Wolfsfische, Plattfische und andere minderwerthige Arten von See- und Flufsfischen, die ebenfalls in beträchtlichen Mengen gefangen werden, verbraucht die Bevölkerung vorwiegend für den eigenen Bedarf, weil der Versandt dieser Fische sich bei den hohen Beförderungskosten nicht lohnt.

Walfische, die an den Küsten des nördlichen Eismeers und im Weifsen Meere zahlreich vorkommen, werden nur gelegentlich und nebenbei gefangen und verwerthet. Mehrere Versuche, ausgedehnte Walfischfängereien nebst Thranbereitungsanstalten einzurichten, sind fehlgeschlagen. So wurde vor etwa zehn Jahren im Wladimir-Hafen eine Walfisch-Compagnie gegründet, die aber nicht kapitalkräftig genug war und in Folge dessen, sowie durch schlechte Leitung des Betriebs gezwungen, den Fang bald wieder einstellte. Darüber besteht indefs kein Zweifel, dafs der Walfischfang, wenn er rationell und mit hinreichenden Mitteln betrieben wird, einen beträchtlichen Gewinn bringt; es ist daher auch mit Sicherheit darauf zu rechnen, dafs sich dafür bei den heutigen Verhältnissen in der Provinz kapitalkräftige Unternehmer finden werden.

Der Robbenfang ist dagegen sehr ausgedehnt und recht einträglich; im Jahre 1897 wurden 59 500 Stück im Werthe von 137 500 Rubel gefangen.

Die Jagd auf Wild und Vögel war früher eine einträgliche Beschäftigung, wurde aber in einer Weise betrieben, dafs sich die Ausrottung einzelner besonders werthvoller Thiergattungen in nicht zu ferner Zeit voraussehen liefs. Um dieser sinnlosen Vertilgung des Wildes entgegenzutreten, erliefs die Regierung im Jahre 1892 ein Jagdgesetz, wonach das Fangen des Wildes und der Vögel mittelst Wildgruben, Fallen, Schlageisen, Stellnetzen und ähnlichen Mitteln verboten und die Jagd nur mit Feuerwaffen erlaubt ist. In Folge dieses Gesetzes ging der Ertrag der Jagd damals plötzlich bedeutend zurück, weil die Jäger zum gröfsten Theil keine ordentlichen Schufswaffen besafsen und mit solchen auch nicht gehörig umzugehen verstanden. Inzwischen haben die Jäger ihre alten Steinschlofsflinten durch Gewehre neuerer Art ersetzt und im Schiefsen eine beachtenswerthe Fertigkeit erlangt, so dafs die Jagd auf Wild und Pelzthiere wieder bessere Erfolge verspricht. Von Pelzthieren werden hauptsächlich Eisbären, Rothfüchse, Blaufüchse, Silberfüchse, Hermeline und Lemminge erlegt.

Die Hebung der mineralischen Bodenschätze durch Bergbau und Industrie geht nur langsam vor sich. Eingehende Untersuchungen und Schürfungen haben den Beweis für das Vorhandensein ergiebiger Erzlager

geliefert; die Funde lassen sich jedoch nur insoweit günstig verwerthen, als die Gewinnungsstellen nicht zu weit abseits von einer Eisenbahn oder einer Schiffsanlegestelle liegen. Die Entwickelung des Bergbaues ist daher abhängig von der Verbesserung der Verkehrs- und Beförderungseinrichtungen.

Aus Allem ergiebt sich, dafs die wirthschaftliche Erschliefsung und Hebung des Landes in erster Linie durch die Vervollkommnung der Verkehrseinrichtungen bedingt wird. In dieser Beziehung hat das rege Interesse, das der Kaiser Nikolaus persönlich — gleichwie sein Vorgänger Alexander III. — der Wohlfahrt der nördlichen, von der Natur so stiefmütterlich behandelten Provinzen des Reichs entgegenbringt, eine Reihe von kulturellen Mafsnahmen hervorgerufen, die zum Theil bereits durchgeführt, zum Theil in der Entwickelung begriffen oder noch nicht in Angriff genommen sind; eine der ersten und wichtigsten ist die Erbauung der Eisenbahn Wologda–Archangel. Diese Linie schliefst in Wologda an die Bahn nach Jaroslaw (an der Wolga) und Moskau an, so dafs die Reise von Archangel nach Moskau, die früher Wochen in Anspruch nahm, auf dem Schienenwege von 1049 Werst (1 Werst = 1,067 km) Länge in etwa 24 Stunden zurückgelegt werden kann. Der Bau der Strecke Wologda–Archangel (595 Werst) begann im Jahre 1895 und wurde nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten bereits im Jahre 1897 zu Ende geführt. Die Bahn mufste durch unbewohnte Gegenden, durch undurchdringliche Wälder, die bis dahin noch nie eines Menschen Fufs betreten hatte, über weite Tundren und tiefe Sümpfe gelegt werden; der Bau stellte daher ganz ungewöhnliche Anforderungen an die ausführenden Ingenieure und Arbeiter. Eine weitere Eisenbahn von Kotlas nach Perm über Wjatka, die vor Kurzem dem Betrieb übergeben worden ist, stellt eine bequeme Verbindung mit Sibirien her; denn sie schliefst in Perm an die grofse Sibirische Bahn an. Der nicht unbedeutende Handel mit Sibirien, der früher seinen Weg von Archangel zu Schiff durch das Karische Meer und die Mündungen der Ströme Ob und Jenisei nahm, geht nunmehr über die neue Eisenbahn unmittelbar nach den sibirischen Handelsmittelpunkten. Ferner soll eine Bahn zur Hebung des neugegründeten Handelshafens Ekaterina an der Nordküste der Halbinsel Kola von St. Petersburg über Petrozarodsk, Kem, Kandalax und Kola nach Ekaterina gebaut werden. Diese Bahn wird die alte Post- und Handelsstrafse quer durch die Halbinsel Kola, die jetzt Tausende von Händlern und Fischern unter vielfachen Mühseligkeiten Jahr für Jahr mehrere Male passiren müssen, entbehrlich machen und den Erzeugnissen der Fischereien an der Murmanküste neue Absatzgebiete erschliefsen. Auch die handelspolitische Bedeutung dieser Bahn ist nicht zu unterschätzen. Der Westen Rufslands mit der Hauptstadt St. Petersburg wird über den Hafen Ekaterina, der eisfreie Ankerplätze für die gröfsten Seeschiffe bietet, mit dem Eismeer und dem Atlantischen Ozean verbunden und so der Weg für den Handel nach England und Nord-Amerika erheblich abgekürzt.

Die Verbesserung des Dampfschiffverkehrs hat mit dem Ausbaue des Eisenbahnnetzes gleichen Schritt gehalten. Die bedeutendste Rhederei der Provinz, die Archangel–Murman-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Archangel, besafs vor 1894 nur 4 Dampfer, gegenwärtig stehen ihr 11 zur Verfügung. Mit diesen, meist auf englischen Werften nach den neusten Systemen erbauten Schiffen unterhält die Gesellschaft folgende Verbindungen:

1. das ganze Jahr hindurch
   - einmal wöchentlich zwischen Ekaterina, dem Kloster Peschenga und Vadsö (Varanger-Linie);
   - einmal wöchentlich zwischen Archangel, dem Kloster Solowetski, Kem und Onega (Onega-Linie);

einmal wöchentlich zwischen Archangel, Kem und Kandalax (Kandalax-Linie);

2. im Frühjahr
   einmal wöchentlich zwischen Ekaterina und den Fischerei-Niederlassungen an der Murmanküste;
3. im Sommer
   einmal wöchentlich zwischen Archangel und Vardö;
   zweimal während der ganzen Jahreszeit zwischen Archangel und Nowaja-Semlja;
4. nach Bedürfnifs, etwa fünfmal jährlich, zwischen Archangel, Mesen und Petschora (Petschora-Linie).

Die Dampfer der Petschora-Linie laufen im Sommer zweimal die Insel Kolgueff an und fahren dann durch die Jugorski-Strafse in das Karische Meer. In der Jugorski-Strafse befindet sich ein wichtiger Anlegeplatz, wo die Schiffe, die mit Fracht für Sibirien nach dem Ob und dem Jenisei fahren, Nachrichten über den Eisstand im Karischen Meere und an den Mündungen der genannten Flüsse erhalten und über ihre Fahrt nach dem Heimathshafen berichten. Aufserdem ist dieser Nothhafen mit den bei Schiffbrüchen und Unglücksfällen erforderlichen Hülfsmitteln ausgerüstet.

Allmählich hat sich auch eine ansehnliche Flotte von Segelschiffen gebildet, mit denen zwar vorwiegend die Handelsbeziehungen an den Küsten unterhalten, aber auch weite Fahrten nach ausländischen Häfen unternommen werden. Diese Schiffe sind in der Regel im Besitz Einzelner, die für eigene Rechnung Fracht- und auch Personenverkehr vermitteln. Als besonders tüchtige Seefahrer gelten die Pomoren; sie erhalten auf Kosten der Regierung auf den Schiffsschulen und Schiffsbauanstalten in Archangel eine gute nautische Ausbildung, die sie befähigt, mit ihren Schiffen weite Reisen nach Schweden und Norwegen, Dänemark sowie nach England zu unternehmen. Zur Sicherstellung der in den Schiffen angelegten Kapitalien, und um die Verluste bei Schiffsunfällen dem Einzelnen abzunehmen und den Schaden auf breitere Schultern abzuwälzen, hat die Regierung 1898 die Gründung einer Schiffs-Unfall-Versicherung auf Gegenseitigkeit veranlafst und ihre Lebensfähigkeit auf alle mögliche Weise gefördert. Bei der Einrichtung der Versicherung wurden 446 Schiffe und 6820 Fischerbarken mit einem Gesammtwerthe von 761 000 und einer Versicherungssumme von 560 000 Rubel angemeldet.

Der Postdienst in der Provinz Archangel ist noch wenig entwickelt. Gesicherte und regelmäfsige Postverbindungen bestehen nur mit den an Eisenbahnen belegenen Orten. Für die übrigen Städte und Niederlassungen, die fast ausnahmslos an den Meeresküsten oder an schiffbaren Flüssen liegen, stellen im Sommer die Dampfschifflinien die nothwendigen Verbindungen mit der Aufsenwelt her; im Winter, sobald die Schiffe nicht mehr fahren, treten Landposten, freilich primitivster Art, die auch den Reiseverkehr vermitteln, an ihre Stelle. Die sogenannten Poststrafsen, auf denen Schlittenverbindungen eingerichtet werden, befinden sich meist in einem so verwahrlosten Zustande, dafs sie die Bezeichnung Strafsen nach unseren Begriffen nicht verdienen; weder die Regierung noch die Bevölkerung legt besonderen Werth auf den Ausbau und die Unterhaltung dieser Wege. Im Sommer werden die Poststrafsen wenig benutzt, weil aller Verkehr sich auf dem Wasserweg abwickelt; im Winter verbirgt eine dichte Schneedecke die Schäden der Strafse und ermöglicht ein gutes Fortkommen mittelst Schlittens. Das gewöhnliche Postfuhrwerk ist ein Mittelding zwischen Boot und Schlitten und wird von leichtfüfsigen Rennthieren mit ungewöhnlicher Schnelligkeit über die glatten Schnee- und Eisflächen gezogen. Auf diese Weise kann der Reisende mit mehrmaligem Wechseln der Gespanne an einem Tage ganz erhebliche Ent-

fernungen zurücklegen. In Abständen von 30 bis 50 Werst liegen offizielle Poststationen, die von Posthaltern beaufsichtigt und verwaltet werden. Die Stationen bestehen in der Regel aus kleinen, niedrigen Blockhütten, welche den Reisenden nur nothdürftige Unterkunft gewähren. Der Aufenthaltsraum enthält eine einfache Ausstattung, darunter eine Koch- und Heizeinrichtung sowie eine Lagerstatt, welche den Reisenden gegen geringe Entschädigung zur Verfügung stehen. Der Posthalter ist verpflichtet, den Reisenden in jeder Beziehung behülflich zu sein und mufs zu diesem Zwecke eine Anzahl Rennthiergespanne bereithalten und unter Umständen auch Kutscher und Führer stellen. In welchem Umfange die Postschlitten zur Beförderung von Postsendungen, allerdings in sehr beschränkter Weise, benutzt werden, hängt von den Verhältnissen auf der betreffenden Postroute ab.

Für den telegraphischen Verkehr sind in den letzten Jahren zwei gröfsere Linien, die Murmanlinie und die Petschoralinie, gebaut worden. Die Auskundung der Linien und der Leitungsbau bieten in diesen Gegenden erhebliche Schwierigkeiten aller Art. Unbewohnte Gebiete, in denen meilenweit keine menschliche Ansiedlung zu finden ist, zwingen die Beamten und Arbeiter, wochenlang im Freien zu übernachten und ihre Lebensbedürfnisse auf das Allernothwendigste zu beschränken; dichte Wälder müssen durchquert und tiefe Sümpfe umgangen werden. Trotz alledem sind die beiden vorbezeichneten Telegraphenlinien, Dank dem Eifer und der Geschicklichkeit der Ingenieure, in verhältnifsmäfsig kurzer Zeit fertiggestellt worden. Die Murmanlinie wurde z. B. im Sommer 1894 in Angriff genommen und bereits im Oktober 1896 dem Verkehr übergeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dafs die Arbeiten im Winter unterbrochen und dafs 7200 Telegraphenstangen von Archangel mittelst besonderer Schiffe herbeigeschafft werden mufsten, weil an der Murmanküste geeignetes Stangenholz nicht zu haben war. Gleichzeitig mit dieser Linie wurde eine Fernsprechverbindung zwischen Kola und den neuen Hafenanlagen zu Ekaterina hergestellt. Im Anschlufs an die beiden Hauptlinien soll demnächst ein dichtes Telegraphennetz über das ganze Land gebaut werden.

Die bisher getroffenen Mafsnahmen zur Verbesserung der Verkehrseinrichtungen und zur Erschliefsung des Landes haben auf allen Gebieten des Erwerbs- und Wirthschaftslebens eine energische Thätigkeit und einen Unternehmungsgeist wachgerufen, die zu den besten Hoffnungen für die Zukunft der Provinz berechtigen.

Aus den nachstehenden statistischen Angaben ist zu ersehen, in welcher Weise sich die Haupterwerbszweige der Bevölkerung sowie die Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1893 bis 1897 entwickelt haben.

	1893	1897
1. Fischerei:		
Fische	829 934 Pud,	967 574 Pud.
Werth	705 577 Rubel,	1 134 983 Rubel.
2. Jagd:		
a) Landpelzthiere und Vögel:		
Bären, Wölfe, Füchse, Marder u. s. w.	3 331 Stück,	2 582 Stück,
Eichhörnchen	31 166 -	384 189 -
Vögel	58 629 -	242 666 -
	93 126 Stück,	629 437 Stück,
Gesammtwerth	57 010 Rubel,	123 887 Rubel.

b) Seepelzthiere:		
Robben u. s. w.	40 717 Stück,	59 460 Stück,
Werth	145 998 Rubel,	137 462 Rubel.
Einfuhr:		
Kohlen, Maschinen, Eisen- und Stahlwaaren, Wein, Salz, Getreide u. s. w.	945 837 Rubel,	1 513 385 Rubel.
Ausfuhr:		
Holz, Theer, Rinde, Hafer, Flachs, Leinsamen, Grütze, Fleisch, Butter, Thran, Felle u. s. w.	6 429 898 Rubel,	9 901 435 Rubel.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Unserer Mittheilung auf Seite 695 über die Fahrgeschwindigkeit des Schnelldampfers »Deutschland« der Hamburg-Amerika Linie ist hinzuzufügen, dafs der Dampfer die auf der ersten Reise entwickelte Geschwindigkeit bei den weiteren Reisen noch übertroffen hat. Er fuhr u. A. am 26. August 9⁴⁵ Abends von Cherbourg ab und traf bei Sandy Hook vor New York am 1. September 5²⁴ früh ein; dies ergiebt, unter Berücksichtigung des Zeitunterschieds, eine Fahrtdauer von 5 Tagen 12 Stunden 29 Minuten. Da die Entfernung 3050 Seemeilen beträgt, so sind in der Stunde durchschnittlich 23,02 Seemeilen zurückgelegt worden.

Die »Flensb. Nordd. Ztg.« veröffentlicht eine interessante statistische Aufstellung über die Ordnung der preufsischen und deutschen Rhedereiplätze nach der Tonnenzahl der Schiffe, die wir nachstehend folgen lassen:

Nr.	Heimathhafen	Netto-Registertons	Anzahl der Schiffe	davon Segler	davon Dampfer	darunter Flufs-	darunter Fischdampfer
	I. Preufsen:						
1.	Flensburg	52 341	96	3	83	—	—
2.	Stettin	41 912	212	5	207	117	—
3.	Kiel	24 871	101	14	87	—	—
4.	Geestemünde	23 554	54	9	45	—	36
5.	Danzig	20 588	118	15	103	74	—
6.	Schleswig	9 042	13	2	11	—	—
7.	Swinemünde	8 081	22	12	10	2	—
8.	Apenrade	7 444	15	3	12	—	—
9.	Königsberg	7 203	48	—	48	34	—
10.	Barth	5 650	79	69	10	7	—
11.	Memel	4 665	25	1	24	19	—
12.	Tönning	4 610	7	—	7	—	—
13.	Rügen	3 240	106	104	2	2	—
14.	Blankenese	3 095	5	2	3	—	—
15.	Altona	2 387	20	10	10	—	9
16.	Stralsund	2 165	30	25	5	3	—
17.	Elbing	1 753	28	—	28	21	—
18.	Greifswald	1 005	18	10	8	4	—;

II. Uebriges Deutsches Reich:

Nr.	Heimathhafen	Netto-Registertons	Anzahl der Schiffe	davon Segler	davon Dampfer	darunter Flufs-dampfer	darunter Fisch-dampfer
1.	Hamburg	857 020	734	289	445	—	—
2.	Bremen	475 763	380	142	238	—	—
3.	Elsfleth	38 073	48	48	—	—	—
4.	Rostock	23 893	54	27	26	—	—
5.	Brake	21 806	41	40	1	—	—
6.	Lübeck	8 994	25	—	25	—	—
7.	Oldenburg	7 384	12	2	10	—	—
8.	Wismar	6 034	15	10	15	—	—.

Post- und Telegraphenwesen in Brasilien. Der Jahresbericht über das brasilianische Post- und Telegraphenwesen für 1898 bezeichnet das 1896 erlassene Reglement über das Postwesen von Brasilien als mangelhaft und verbesserungsbedürftig. Insbesondere müsse die Generaldirektion umgestaltet werden, die namentlich unter der Unzulänglichkeit des Personals zu leiden habe. Ferner sind nach dem Berichte die meisten Postämter in ungenügenden Räumen untergebracht; da nichtsdestoweniger die Vermiether fortwährend mit Mehrforderungen an Miethe an die Verwaltung herantreten, so wird vorgeschlagen, mehr als bisher Posthäuser aus Staatsfonds zu bauen.

Da die brasilianischen Postwerthzeichen nur verhältnifsmäfsig niedrige Werthe darstellen, so ist es oft schwierig, die zur Frankirung einer Sendung nöthigen Marken auf dieser anzubringen. Die Verwaltung hat aus diesem Grunde die Schaffung von Markensorten mit höheren Werthbeträgen in Aussicht genommen.

Durch Erhöhung des Portos für den inneren Verkehr und durch verschärfte Mafsregeln gegen die Uebertretung des Postregals haben sich die Einnahmen der Postverwaltung um etwa 1 Million Mark gegen das Vorjahr gehoben. Da gleichzeitig die Ausgaben eine Verminderung von rund 370 000 Mark aufweisen, so hofft die Postverwaltung, binnen Kurzem die Mittel für nothwendige Verbesserungen aus ihren eigenen Einnahmen ohne Staatszuschufs entnehmen zu können.

Die Telegraphenverwaltung hat ihr Augenmerk hauptsächlich auf Verbesserung der vorhandenen Linien richten müssen, weil diese stark vernachlässigt sowie häufigen Leitungsstörungen ausgesetzt und so mangelhaft isolirt waren, dafs nur der Morseapparat, nicht aber irgend ein schnellarbeitender Apparat oder das Gegensprechen angewendet werden konnte. Den Bemühungen der Verwaltung ist es gelungen, wenigstens auf einigen Linien eine durchgreifende Verbesserung zu erzielen und, abgesehen von mehreren Baudot-Apparaten, zwischen Rio de Janeiro und einer Anzahl anderer Orte den Duplexbetrieb einzuführen. Welche Schwierigkeiten die Verwaltung bei ihren Bestrebungen zu überwinden hatte und noch hat, geht aus folgenden Einzelheiten hervor. Zwischen Macahé und Campos war die Linie längs der Eisenbahnböschung auf schlammigem Boden errichtet. Die Stangen neigten sich mitunter so weit nach den Gleisen, dafs die Drähte von den Eisenbahnzügen erfafst und grofse Strecken weit mitgeführt wurden. Die Linie mufste daher völlig umgebaut werden. Die 1300 km lange Strecke Uberaba — Cuyabá, durch Militärbehörden hergestellt und 1892 dem Betrieb übergeben, war innerhalb eines Jahres

210 Tage unterbrochen. Fast alle Anstalten im Staate Matto Grosso, dessen Telegrammverkehr diese Linie vermittelt, befanden sich mangels geeigneter Gebäude in Strohhütten. Die Linie ist jetzt mit Stangen aus hartem, zubereitetem Holze und mit 4 mm starkem, verzinktem Eisendraht ausgerüstet. (Im Allgemeinen kommen in Brasilien eiserne Telegraphenstangen zur Verwendung.)

Mit Uruguay und Argentinien haben Vorbesprechungen über ein neues Telegraphenabkommen stattgefunden, welches an die Stelle des bisherigen veralteten Abkommens treten soll. Gleichzeitig ist die Gebühr für Telegramme zwischen der südlichen Zone von Brasilien und den angrenzenden fremden Staaten ermäfsigt worden.

Ein grofser Theil des brasilianischen Telegrammverkehrs wird durch parallel der Meeresküste verlegte Kabel vermittelt. Bei Unterbrechungen dieser Kabel ist für Ersatzwege nur sehr unvollständig gesorgt. Der Bericht fordert daher, dafs in die nächstjährigen Budgets Mittel eingestellt werden, um parallel den Kabellinien auf dem Landwege neue Leitungen herzustellen. Diese sollen zugleich zur Verbesserung der telegraphischen Verbindungen der Vereinsstaaten unter einander dienen. Ferner hält die Verwaltung die Schaffung einer unmittelbaren Verbindung mit Paraguay für dringend nöthig.

Wie in anderen Ländern, so hat auch in Brasilien die Telegraphenverwaltung bei Weitem nicht genügende Einnahmen, um die Ausgaben zu decken; es kommt in dieser Beziehung erschwerend in Betracht, dafs die Münzverhältnisse des Landes ungünstige sind und dafs das sehr ausgedehnte Gebiet nur dünnbevölkert ist. Die Verwaltung ging deshalb dazu über, die Gebühr für inländische Telegramme wesentlich zu erhöhen und den für Prefstelegramme gewährten Rabatt von 75 v. H. auf 50 v. H. zu ermäfsigen. Die Folge war eine Verminderung der Privattelegramme um 26,4 v. H. Trotzdem wurde aus dem inländischen Verkehr eine gegen das Vorjahr um 33,7 v. H. höhere Einnahme erzielt, nämlich rund 3 Millionen Mark. Da es gleichzeitig gelang, die Ausgaben einzuschränken, so fiel das Defizit der Telegraphenverwaltung, unter Gegenrechnung der Gebühren, welche für die unentgeltlich beförderten (amtlichen) Telegramme zu entrichten gewesen wären, von 2 Millionen Mark im Jahre 1897 auf 640 000 Mark im Jahre 1898. Ein Theil der gemachten Ersparnisse wurde durch eine wesentliche Vereinfachung und Umgestaltung des Rechnungswesens erzielt.

Bei den in unserem Aufsatze »Grundlagen für den internationalen Post- und Telegraphenverkehr Deutschlands« (S. 675, zweite Spalte, Zeilen 5 bis 9 von oben) aufgeführten Subventionsverträgen mit dem Norddeutschen Lloyd ist unberücksichtigt geblieben, dafs diese durch den neuen, vom 1. Oktober 1899 ab gültigen Vertrag über die Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien vom $\frac{\text{30. Oktober}}{\text{12. September}}$ 1898 ersetzt worden sind (s. Archiv vom vor. J. S. 421). Bei dieser Gelegenheit sei der Vollständigkeit halber daran erinnert, dafs der auf S. 676, erste Spalte, Zeile 8 bis 10 erwähnte Vertrag mit der Deutschen Ostafrika-linie in Hamburg mit dem nächsten März sein Ende erreicht und dafs an seine Stelle vom 1. April 1901 ab der neue Vertrag vom $\frac{21.}{9.}$ Juli 1900 tritt (S. 727).

Geschichtliche Entwickelung der Telegraphie in Japan. Einer Denkschrift der Generaldirektion der japanischen Posten und Telegraphen vom Jahre 1899 über die geschichtliche Entwickelung der Telegraphie in Japan entnehmen wir Folgendes.

Die erste Telegraphenlinie in Japan wurde im Jahre 1869 hergestellt und für den inneren Verkehr eröffnet. Zu diesem Zwecke hatte die japanische Regierung 1868 einige englische Telegrapheningenieure in ihren Dienst eingestellt, unter deren Leitung zunächst die Linie zwischen Tokio und Yokohama gebaut wurde. Die weitere Entwickelung des Telegraphenbetriebs begegnete indefs Anfangs grofsen Schwierigkeiten, weil Handel und Verkehr noch in den Kinderschuhen steckten. Erst nachdem im Jahre 1873 eine Verordnung, betreffend die Benutzung des Telegraphen für den allgemeinen Verkehr, und im Jahre 1874 das Telegraphengesetz veröffentlicht worden waren, begann die japanische Telegraphenverwaltung sich besser zu entwickeln. Der Aufstand von Satsuma im Jahre 1877 zeitigte die Herstellung von Telegraphenverbindungen zwischen der Insel Kioushiou und dem eigentlichen Japan sowie die Errichtung neuer Linien auf der Insel Shikokou. 1878 fand die feierliche Eröffnung der ersten Telegraphenanstalten für den allgemeinen Verkehr statt. Im Jahre 1879 trat Japan dem internationalen Telegraphenvereine bei. In allen gröfseren Orten machten alsbald die Handelsfirmen den Wunsch geltend, an das internationale Telegraphennetz angeschlossen zu werden; den Anträgen entsprach die Regierung vom Jahre 1881 ab unter der Bedingung, dafs die Antragsteller sich verpflichteten, einen Theil der Kosten für die Einrichtung zu tragen. 1884 waren bereits alle wichtigeren Orte mit einer Telegraphenanstalt versehen. An Stelle des bis dahin in Geltung gewesenen Zonensystems wurde eine einheitliche Telegrammtaxe für ganz Japan eingeführt. Seit 1890 fand eine weitere Vermehrung der Linien und Telegraphenanstalten im grofsen Mafsstabe statt. U. A. wurden die unterseeischen Kabel zwischen der Insel Shikokou und Japan und die in der Meerenge von Tsougarou verdoppelt. 1891 wurden Kabel zwischen der Insel Sado und dem Festland und solche im Golfe von Hokkaido gelegt. Ferner kaufte die Telegraphenverwaltung von der Grofsen Nordischen Telegraphengesellschaft die Kabel zwischen der Insel Iki und Tsouchima, die einen Theil der Telegraphenverbindung zwischen Japan und Korea darstellen. Als im Jahre 1894 der Krieg zwischen Japan und China ausbrach, stellte die japanische Regierung für militärische Zwecke Linien im Inneren von Korea her. Seit Beendigung des Krieges werden diese für den allgemeinen Verkehr benutzt. Während des Krieges wurden ferner Beobachtungsthürme errichtet, die man mit den Telegraphenlinien in Verbindung brachte. Die Linien zwischen Tokio einerseits und Nagasaki und Shimonoseki andererseits wurden vermehrt. 1895 legte die Verwaltung ein Kabel zwischen Yobouko und Idzougahara und 1897 ein solches nach der Insel Formosa.

Telegraphenanstalten waren vorhanden:

im eigentlichen Japan 1869: 2, 1879: 112, 1889: 259, 1899: 1267;

auf der Insel Formosa 1897: 29, 1899: 43.

Telegraphenlinien und Leitungen besafs

Japan 1869: je 31 km, 1879: 5962 und 11790 km, 1889: 9971 und 27 620 km, 1899: 23 839 und 84 220 km;

Formosa 1897: 1005 und 1414 km, 1899: 1162 und 1775 km.

Es wurden im Ganzen befördert Telegramme

in Japan	1871:	19 448	Stück	(des innern Verkehrs),
	1879:	1 675 825	-	des innern und des internationalen Verkehrs;
	1889:	2 919 852	-	
	1899:	15 083 999	-	
in Formosa	1897:	207 404	-	desgl.
	1899:	482 771	-	

Die Telegrammübermittelung findet mittelst des Morse-Apparats und des Klopfers statt. Die Apparate, die Anfangs aus England bezogen wurden, werden jetzt in Japan hergestellt. Der zu den Telegraphenleitungen benutzte galvanisirte Eisendraht wird nach wie vor aus Europa bezogen, da die Fabrikationstechnik im Inlande noch nicht genug vorgeschritten ist. Die Telegraphenstangen werden gröfstentheils aus Kiefernholz hergestellt.

Die Einnahmen aus dem Telegrammverkehre betrugen im Jahre 1899 11 333 420 Franken, die Ausgaben 9 677 078 Franken.

Der Fernsprechdienst ist in Japan im Jahre 1890 eingerichtet worden. Die Fernsprechleitungen werden vom Staate errichtet und unterhalten. 1899 (1891) waren vorhanden: 13 (2) Fernsprechvermittelungsanstalten — Zentralbüreaus — und 40 (16) Sprechstellen. Die Zahl der Theilnehmer — Abonnenten — betrug 8064 (343). Fernsprechlinien und -Leitungen waren 1899 (1891) im Betriebe: 2513 (196) und 50 336 (1300) km. Gespräche fanden statt 1899 (1891): zwischen den Theilnehmern 27 323 370 (254 506), bei den öffentlichen Sprechstellen 41 565 (2402); die Zahl der Ferngespräche zwischen Städten betrug 341 392 (8080), die Gesammtzahl der Gespräche 27 706 327 (264 988).

Die Einnahmen aus dem Fernsprechverkehre beliefen sich 1899 auf 1 607 108 Franken, darunter gewöhnliche Einnahmen 1 593 554, aufsergewöhnliche 13 554 Franken. Die Ausgaben betrugen 5 288 956 Franken, davon gewöhnliche Ausgaben 548 188, aufsergewöhnliche 4 740 768 Franken.

III. LITERATUR.

Die Automobilen, ihr Wesen und ihre Behandlung. Ein Rathgeber für Nichtfachleute. Herausgegeben von Dr. phil. E. Müllendorff, Ingenieur, und F. Kübel, Hauptmann a. D. Zweite erweiterte Auflage. Berlin, Verlag von Georg Siemens. 1900. Preis 1 Mark 50 Pf.

Als im Herbste 1899 die internationale Motorwagen-Ausstellung in Berlin eröffnet wurde, gelangte die erste Auflage dieses kurzgefafsten Werkes zur Ausgabe. Es wendete sich, wie schon der Titel besagt, an diejenigen, welche sich — ohne technisch besonders vorgebildet zu sein — für das Selbstfahrerwesen interessiren. In weniger als einem Jahre ist eine zweite, erweiterte Auflage erforderlich geworden.

Einer kurzen Einleitung folgt ein historischer Rückblick. Denn wenn auch der Automobilismus erst im letzten Jahrzehnte praktische Bedeutung erlangt hat, so ist die Idee selbstthätiger Wagen doch schon Jahrhunderte alt. Newton soll die Dampf-

kugel des Heron von Alexandrien (Prinzip des Segnerschen Wasserrads) für einen selbstfahrenden Wagen nutzbar gemacht haben, James Watt nahm im Jahre 1784 ein Patent auf einen Dampfwagen zum Verkehr auf gewöhnlicher Strafse und Murdoch, der Erfinder der Gasbeleuchtung, konstruirte in demselben Jahre ein Dampfdreirad. Von den Franzosen sind Elie Richard (1690) und Jos. Cugnot mit seinem 1769 zur Beförderung von Kanonen erbauten »Dampfblockwagen« zu nennen. Dem modernen Selbstfahrerwesen sind jedoch bekanntlich erst durch einen Deutschen, den Ingenieur G. Daimler in Cannstatt, mit dem im Jahre 1883 nach ganz neuen Grundsätzen erbauten Petroleummotor die Wege geebnet worden.

Nach einer Zusammenstellung der physikalischen Grundlagen und der allgemeinen Eigenschaften der Dampf-, Explosions- oder Oel- und Elektromotoren gehen die Verfasser auf eine Einzelbesprechung der beiden erstgenannten Motoren über. Durch Abbildungen sind die Dampfomnibusse von Scotte und von de Dion & Bouton, ein Lastwagen von de Dietrich & Co., Personen- und Lastzüge von Scotte erläutert. Bei den Explosionsmotoren sind in kurzen Abschnitten die Verdampfapparate, die Heizlampen und Zündvorrichtungen, die Regulatoren, die Schmierapparate, die Steuerung, Auspuff, Kühl-, Brems- und Reversirvorrichtungen, schliefslich die Arbeitsübertragung und das Differentialgetriebe behandelt. Die Elektromotoren werden mit der Begründung, dafs der allgemeinen Einführung elektrisch betriebener Fahrzeuge noch die geringe spezifische Energie der Akkumulatoren hindernd im Wege stehe, nur kurz gestreift. Ausführlicher werden Räder und Reifen, diese technisch und finanziell gleich wichtigen Bestandtheile jedes Selbstfahrers, beschrieben.

Zwei weitere Abschnitte erörtern die Behandlung der Motoren nebst dem bei Betriebsstörungen einzuschlagenden Verfahren und die Betriebskosten. Die täglichen Ausgaben für eine Droschke mit zweizylindrigem Benzinmotor von 6 Pferdestärken und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde sind bei einer Tagesleistung von 62 km auf 8 bis 10 Mark angegeben; die Kosten bei Verwendung von Pferden werden auf 10 bis 14 Mark, diejenigen bei Benutzung von Akkumulatoren noch um einige Pfennige höher berechnet.

Im letzten Abschnitte, der über die Verwendbarkeit der Automobile handelt, kommt der persönliche Standpunkt der Verfasser stark zum Ausdrucke. Sie schreiben für und erst in zweiter Linie über den Automobilismus. So sind hier auch nur die Vorzüge vermerkt, welche die Selbstfahrer oder »Kraftwagen«, wie diese Fahrzeuge in einer demnächst für sie zu erwartenden amtlichen Verkehrsordnung heifsen werden, den durch Pferde bewegten Fahrzeugen gegenüber unzweifelhaft besitzen. Diese Vorzüge können aber nur dann ausschlaggebend wirken, wenn es gelungen sein wird, Selbstfahrer für den Verkehr auf gewöhnlicher Strafse herzustellen, die hinsichtlich der Betriebssicherheit den durch thierische Kraft bewegten Fuhrwerken zum mindesten nicht nachstehen und nicht theuerer sind als diese. Soweit ist aber die Industrie z. Z. noch nicht vorgeschritten.

Im Uebrigen sei die kleine Schrift, die trotz ihres reichen Inhalts nur 60 Seiten umfafst, angelegentlich empfohlen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 20. BERLIN, OKTOBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

82. Reichsbank-Giroverkehr der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Seit den letzten Mittheilungen über die Entwickelung des Giroverkehrs der Post mit der Reichsbank in Nr. 9 des Jahrganges 1898 hat eine wesentliche Umgestaltung dieses Verkehrs in der Weise stattgefunden, wie sie am Schlusse jenes Aufsatzes zur weiteren Ausnutzung und Belebung des Post-Giroverkehrs als nothwendig bezeichnet worden ist. Die Reichs-Postverwaltung hat mit dem Reichsbankdirektorium vereinbart, dafs vom 1. Februar 1899 ab innerhalb des Reichs-Postgebiets an allen Reichsbankplätzen Post-Girokonten eingerichtet werden, und zwar an Orten mit Ober-Postkassen für diese, an Orten mit mehreren Postämtern für das Haupt-Postamt oder für ein anderes von der Postbehörde zu bestimmendes Postamt. Ausnahmsweise, namentlich für die Begleichung von Giro-Postanweisungen, können auch weiteren Postanstalten besondere Girokonten eröffnet werden.

Die Reichs-Postverwaltung ist somit voll in den Reichsbank-Giroverkehr eingetreten. Für diesen Verkehr der betheiligten Postkassen gelten die allgemeinen Bestimmungen für den Reichsbank-Giroverkehr mit der Mafsgabe, dafs

1. das allgemeine Reichsguthaben für die Zwecke der Reichs-Postverwaltung mit benutzt und deshalb Schuld und Forderung aus dem Girokonto der General-Postkasse, das die Ergebnisse aller anderen Post-Girokonten mit umfafst, täg-

lich auf dieses Guthaben zurückgeführt werden;

2. Mindestguthaben von bestimmter Höhe auf den einzelnen Konten nicht zu halten sind, jedoch niemals über den jeweiligen Bestand hinaus verfügt werden darf.

Alle mit der Führung der Post-Girokonten verbundenen Geschäfte (Ein- und Auszahlungen, Ueberweisungen u. s. w.) werden von den Reichs-Bankanstalten gebührenfrei besorgt, wogegen diesen die portofreie Beförderung aller aus Anlafs des Post-Giroverkehrs entstehenden Postsendungen als »Reichsdienstsache« zugestanden ist. Ebenso werden, wenn Ueberweisungen zwischen den Giro-Postkassen telegraphisch erfolgen, die Telegramme der Bankanstalten gebührenfrei befördert.

Das Verfahren im Giroverkehre gestaltet sich im Allgemeinen wie folgt. Der Geldverkehr durch das Girokonto wird durch rothe und weifse Schecks vermittelt. Die rothen Schecks dienen zur Uebertragung auf Girokonten an demselben oder einem anderen Bankplatze, die weifsen zu baaren Abhebungen. Beide Arten von Schecks sind von den Giro-Postkassen stets der Reichsbankanstalt selbst zu übergeben, niemals an Girokunden oder sonstige Personen auszuhändigen. Aufserdem sind gelbe Schecks im Gebrauche, die von den Ober-Postkassen — nicht aber von den Postämtern — verwendet werden, um ihr Guthaben aus demjenigen der General-Postkasse selbst zu verstärken. Die Beträge, über welche diese Schecks lauten, werden von der Bankanstalt sogleich dem Girokonto der Kassen, welche die Schecks ausgestellt haben, gut- und durch Vermittelung der Reichs-Hauptbank dem Girokonto der General-Postkasse zur Last geschrieben. Ueber die solchergestalt gutgeschriebenen Beträge dürfen die Ober-Postkassen alsbald durch weifse oder rothe Schecks verfügen. Alle Schecks sind unter Beidrückung des Dienstsiegels von den dazu bestimmten Beamten zu vollziehen.

Jede Giro-Postkasse empfängt von der Reichsbank neben den erforderlichen Scheckheften ein Konto-Gegenbuch, in welchem Forderung und Schuld der Postkasse aus dem Giroverkehre nachgewiesen werden. Die auf das Girokonto eingezahlten und die von anderen Stellen auf Grund rother Schecks überwiesenen Beträge vermerkt die Reichsbankstelle auf der Haben-Seite des Gegenbuchs. Diese Eintragung vertritt die Stelle der Quittung. Ueber Einzahlungen bei Reichsbank-Nebenstellen, welche den Betrag von 5000 Mark übersteigen, hat die einzahlende Postkasse jedesmal sogleich der der Nebenstelle vorgesetzten Bankanstalt schriftlich Mittheilung zu machen. Die auf Grund rother Schecks an andere Stellen überwiesenen und die auf Grund weifser Schecks abgehobenen Beträge werden von der Postkasse auf der Soll-Seite des Gegenbuchs eingetragen. Von jeder Ueberweisung ist der empfangenden Stelle, von jeder Verstärkung des Guthabens einer Ober-Postkasse auf Grund gelber Schecks der General-Postkasse unter Benutzung des vorgeschriebenen Formulars Mittheilung zu machen.

Das Konto-Gegenbuch mufs von den Postkassen, aufser zu den eigenen Einzahlungen auf ihr Konto, an denjenigen Werktagen bei der Bankanstalt zur Vergleichung und zur Gutschrift der für sie erfolgten Ueberweisungen vorgelegt werden, an welchen ihnen solche angekündigt worden sind. Liegt ein Anlafs der vorbezeichneten Art zur Vorlegung des Gegenbuchs nicht vor, so ist es dennoch der Reichsbankanstalt je nach Ablauf von drei Werktagen zur Abstimmung zuzustellen.

Die Girokonten werden in der Hauptsache zur Abführung entbehrlicher Kassengelder, zur Erhebung von Zuschüssen, zur Leistung und Entgegennahme von Zahlungen im Verkehre mit anderen Kassen, Behörden und Privatpersonen sowie zur Begleichung ein- und auszuzahlender Postanweisungsbeträge benutzt.

Wenn auch der Eintritt der Postverwaltung in den Reichsbank-Giroverkehr in erster Linie darauf berechnet ist, an allen Bankplätzen die Begleichung der auf Postanweisungen ein- und auszuzahlenden Beträge im Wege des Giroverkehrs zu ermöglichen und auf diese Weise die Baarzahlungen im Postanweisungsverkehr einzuschränken, so hat die Maſsnahme doch auch nicht geringe Bedeutung für die Geldvermittelung zwischen den einzelnen Giro-Postkassen selbst sowie für den Geldverkehr zwischen den Postkassen überhaupt. Die oberste Postbehörde hat denn auch angeordnet, daſs bei Abführung der bei den Postkassen erzielten Ueberschüsse an die zuschuſsbedürftigen Postkassen das Giroverfahren in ausgiebigster Weise ausgenutzt werde. Innerhalb der Bezirke sollen nach dem Grundsatze, daſs Baarsendungen auf das unbedingt nothwendige Maſs zu beschränken und thunlichst auf den kürzesten Weg zu verweisen sind, den zuschuſsbedürftigen Verkehrsämtern die erforderlichen Geldmittel von den Ueberschuſs liefernden Verkehrsämtern thunlichst unmittelbar oder durch Vermittelung von Postanweisungskassen zugeführt werden; Giro-Postämter, die Ueberschüsse erzielen, sollen so weit als möglich den Zuschuſsbedarf anderer Giro-Postämter des Bezirks durch unmittelbare Ueberweisung ihrer entbehrlichen Baarmittel im Wege der Giroübertragung decken. Es ist ferner gestattet, daſs die im Umkreis eines Giro-Postamts belegenen Verkehrsämter, soweit dadurch eine Beschleunigung des Geldumlaufs und eine Beschränkung der Baarsendungen zu erzielen ist, ihre Ueberschüsse für Rechnung der Ober-Postkasse an das Giro-Postamt abliefern, auch wenn dieses dafür im eigenen Betrieb oder zur Deckung des Zuschuſsbedarfs der ihm für diesen Zweck zugetheilten anderen Verkehrsämter keine oder keine ausreichende Verwendung hat. Die nach Ausgleichung des Geldbedarfs der Bezirks-Verkehrsämter verfügbaren Geldmittel werden von den Aemtern an die Bezirks-Ober-Postkasse oder, soweit es zweckmäſsig erscheint, an die Ober-Postkasse oder auch an ein Verkehrsamt eines anderen Bezirkes abgeführt, gleichviel ob es sich um Abführungen an baarem Gelde oder um Ueberweisungen durch Giroübertragung handelt. In gleicher Weise sollen die Ober-Postkassen mit anderen Ober-Postkassen und im Bedarfsfall auch mit Aemtern anderer Bezirke in unmittelbaren Verkehr treten.

Für die zur Befriedigung des dauernden Geldbedarfs einzelner Ober-Postkassen und Verkehrsämter vorzunehmenden Giroüberweisungen besteht ein Plan, welcher dem Bedürfniſs angepaſst ist und deshalb je nach dem Wechsel des Baarverkehrs bei den betheiligten Kassen geändert wird. Für die Giro-Postämter ist bestimmt, daſs sie sich auf das Halten mäſsiger Bestände zu beschränken haben, da sie jederzeit auf ihr Guthaben bei der Reichsbank zurückgreifen können. Ueberschüssige Geldmittel sollen auf dem Girokonto nicht stehen bleiben, sondern täglich durch rothe Schecks an die für jede Giro-Postkasse bestimmte Stelle weiter überwiesen werden. In dringenden Fällen können Ueberweisungen auch telegraphisch erfolgen; die rothen Schecks sind dann mit einem gelben Zettel zu bekleben, welcher den Aufdruck »Telegraphisch« trägt.

In Bezug auf die Leistung und Entgegennahme von Zahlungen mit anderen Kassen und Behörden sowie mit Privatpersonen ist bestimmt, daſs an Inhaber von Reichsbank-Girokonten auf deren Wunsch Zahlungen im Giroweg, und zwar durch Ueberweisung von dem Post-Girokonto auf das fremde Konto, mittelst rother Schecks ausgeglichen werden können. Die Quittungen der Empfangsberechtigten sind vorher beizubringen, können aber auch, wenn keine Bedenken bestehen, gleichzeitig mit Ueberweisung des Betrags eingefordert werden. Einzahlungen auf die Post-Girokonten nehmen die Reichs-

bankanstalten nach Mafsgabe der allgemeinen Vorschriften für den Reichsbank-Giroverkehr von Jedermann entgegen. Der Zahlungspflichtige mufs von jeder Einzahlung — Girokunden von jeder Ueberweisung — der empfangenden Kasse schriftliche Mittheilung machen. Die Verrechnung erfolgt, nachdem die Beträge von der Bankanstalt im Konto-Gegenbuche gutgeschrieben sind. Ueber den auf das Post-Girokonto eingezahlten oder überwiesenen Betrag ist auf Erfordern Quittung zu ertheilen.

Das Guthaben auf dem Reichsbank-Girokonto bildet einen Theil des Kassenbestandes der Giro-Postkasse. Baareinzahlungen aus eigenen Kassenmitteln auf das eigene Girokonto und Baarabhebungen vom eigenen Girokonto beeinflussen die Höhe des Gesammtkassenbestandes nicht; sie bilden keine Einnahme und keine Ausgabe für die Kasse und sind daher in den Kassenbüchern der Giro-Postkasse nicht nachzuweisen.

Als Einnahmen für die Kasse sind die Einzahlungen Dritter auf das Girokonto der Kasse, die Ueberweisungen von anderen Kassen oder dritten Personen mittelst rother Schecks und die von den Ober-Postkassen vorgenommenen Verstärkungen ihrer Guthaben mittelst gelber Schecks, als Ausgaben für die Kasse die Ueberweisungen aus dem eigenen Konto an andere Kassen oder dritte Personen mittelst rother Schecks anzusehen.

Die im Giroverkehre geleisteten Ueberschüsse und empfangenen Zuschüsse werden bei den Giro-Postämtern in einer dafür eingerichteten Unterabtheilung des Nachweises der Ueber- und Zuschüsse gebucht, bei den Ober-Postkassen und der General-Postkasse in derselben Weise wie die baar geleisteten Ueber- und Zuschüsse verrechnet.

Der Eintritt der Postkassen an den Bankplätzen in den eigentlichen Reichsbank-Giroverkehr hat zu einer wesentlichen Beschränkung der Baarsendungen im Postbetrieb und in Verbindung mit der Neuregelung des Geldumlaufs bei den Postkassen zu einer Beschleunigung und Erleichterung des Kassenverkehrs nicht allein der Postanstalten, sondern auch der Ober-Postkassen und der General-Postkasse geführt. Der Erfolg der Mafsnahmen hat den gehegten Erwartungen voll entsprochen.

Was die Begleichung von Postanweisungsbeträgen im Wege der Giroübertragung anlangt, so sind in dem Verfahren der Begleichung auszuzahlender Beträge wesentliche Aenderungen nicht eingetreten. Es bleibt nur zu erwähnen, dafs die Zulassung zu dem Verfahren von einem Mindestbetrage der monatlich für die Theilnehmer eingehenden Postanweisungsbeträge nicht mehr abhängig gemacht wird, dafs ferner die Reichsbank die Gutschrift von Postanweisungsbeträgen aufser für Girokunden auch für Personen und Firmen besorgt, die ein eigenes Girokonto bei der Reichsbank nicht unterhalten, wenn diese Personen und Firmen der Postanstalt Vollmacht ertheilen, die Beträge der für sie eingehenden Postanweisungen dem Reichsbank-Girokonto einer anderen Person oder Firma gutschreiben zu lassen. Ferner können an dem Verfahren auswärts wohnende Personen Theil nehmen, die bei der Reichsbankanstalt am Orte ihr Girokonto haben.

Der Verkehr hat sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Im Wege der Giroübertragung sind an Beträgen auf eingegangene Postanweisungen beglichen worden:

1896/97 an 161 Orten für 3071 Theilnehmer auf rund $9^1/_3$ Millionen Postanweisungen $655^1/_6$ Millionen Mark;

in der Zeit vom 1. Februar 1899 bis 31. Januar 1900 an 227 Orten für 4890 Theilnehmer, darunter 289 aufserhalb eines Reichsbankplatzes wohnende Kunden, auf rund $14^1/_2$ Millionen Postanweisungen rund $1081^3/_4$ Millionen Mark.

An 22 Reichsbankplätzen war das Verfahren Ende Januar 1900 noch nicht eingeführt.

Einer Neugestaltung ist das Verfahren der Begleichung einzuzahlender Postanweisungsbeträge unterzogen worden. Die früheren Versuche, die Giroeinrichtungen der Reichsbank auch für die Postanweisungs-Einzahlungen nutzbar zu machen, hatten einen nennenswerthen Erfolg nicht gehabt. Zwar hat schon seit einer Reihe von Jahren eine Anzahl öffentlicher Behörden und Anstalten die Beträge der von ihnen ausgehenden Postanweisungen durch Giroübertragung beglichen; für den privaten Geschäftsverkehr bestanden Einrichtungen dieser Art aber nur in Berlin, Hamburg, Cöln und Frankfurt (Main), auch wurden sie, anscheinend wegen der Umständlichkeit und Schwerfälligkeit des Verfahrens, nur wenig benutzt. Die Verwaltung hat es sich jetzt angelegen sein lassen, das Verfahren wesentlich zu vereinfachen. Während früher die Absender zur Auflieferung von Giro-Postanweisungen sich an zwei Dienststellen, die Reichsbankstelle und die Postanstalt, wenden mufsten, haben sie jetzt stets nur mit einer Dienststelle, entweder der Reichsbank oder der Post, zu thun. Das Verfahren kann nach Bedarf an jedem Reichsbankplatz eingeführt werden. Die Zulassung zu dem Verfahren wird von einem Mindestumsatz im Monat nicht abhängig gemacht. Für jeden Reichsbankplatz ist nach Anhörung der betheiligten Girokunden einheitlich festgestellt, ob die Einlieferung der Giro-Postanweisungen bei der Reichsbankstelle oder bei der Postanstalt zu erfolgen hat.

Im ersteren Falle hat der Theilnehmer die Postanweisungen mit einem Verzeichnisse derselben im verschlossenen Umschlage nebst einem über den Gesammtbetrag lautenden rothen Scheck der Reichsbankstelle zu übergeben. Auf dem Umschlage müssen der Name des Theilnehmers, die Zahl und der Gesammtbetrag der Postanweisungen sowie der Tag der Einlieferung angegeben sein. Die Reichsbank schreibt den Betrag des Schecks der Postanstalt gut und bewahrt die Postanweisungspäckchen bis zur Abholung durch die Post auf. Die Abholung erfolgt zu einer ein- für allemal verabredeten Stunde, dabei ist das Kontogegenbuch vorzulegen, in welchem die Reichsbank die Gutschrift thunlichst sogleich bewirkt. Die Postanweisungen werden bei der Postanstalt alsdann gebucht und noch an demselben Tage abgesendet. Das mit Quittung versehene Verzeichnifs wird dem Theilnehmer auf dem nächsten Bestellgange durch den Briefträger überbracht oder auf Wunsch bei der Ausgabestelle des Postamts zur Abholung bereit gestellt.

Findet die Auflieferung bei der Postanstalt statt, so werden die Giro-Postanweisungen wie gewöhnlich am Postschalter auf Grund eines Quittungsbuchs oder eines Verzeichnisses angenommen. Ueber den Betrag der Postanweisungen giebt der Absender einen rothen Scheck in Zahlung. Der Annahmebeamte quittirt über den Empfang mit dem Zusatze »durch Scheck« und bucht die Postanweisungen, die indefs erst abgesendet werden, nachdem der Betrag des Schecks der Postanstalt von der Reichsbank gutgeschrieben ist. Zu diesem Zwecke liefert die Postanstalt zu der verabredeten Stunde die vorhandenen Schecks mittelst Verzeichnisses unter Vorlegung des Gegenbuchs an die Reichsbankstelle ab, welche die Gutschrift thunlichst sogleich bewirkt. An Orten mit mehreren Postanstalten nehmen, soweit ein Bedürfnifs dazu vorliegt, aufser dem Haupt-Postamt auch die übrigen Stadtpostanstalten Giro-Postanweisungen an. In diesem Falle ist das Verfahren in Bezug auf die Gutschrift der Scheckbeträge besonders geordnet. Dasselbe ist der Fall, wenn am Sitze einer Ober-Postkasse diese das Girokonto unterhält und die Verrechnung der Giro-Postanweisungsbeträge zu vermitteln hat, oder wenn es sich um die Giroübertragung der Postanweisungsbeträge solcher Personen u. s. w. handelt, die

ein Reichsbankgirokonto haben, aber an einem Postort aufserhalb eines Reichsbankplatzes wohnen und dort die Postanweisungen einliefern.

Das neu geordnete Einzahlungsverfahren war bis Ende Januar 1900 an 198 Reichsbankplätzen eingeführt. In der Zeit vom 1. Februar 1899 bis zum 31. Januar 1900 sind für 2138 Theilnehmer, darunter 86 aufserhalb eines Reichsbankplatzes wohnende Kunden, auf rund 756 000 eingelieferte Postanweisungen rund 84 Millionen Mark im Wege der Giroübertragung beglichen worden. An 51 Reichsbankplätzen hatte sich ein Bedürfnifs zur Einführung des Verfahrens noch nicht geltend gemacht. Wenn die Betheiligung an dem Verfahren im Vergleiche zur Betheiligung an dem Verfahren der Giroübertragung auszuzahlender Postanweisungsbeträge eine noch recht mäfsige ist, so liegt dies einerseits an der Neuheit des Verfahrens, das sich erst im Laufe der Zeit mehr und mehr einbürgern wird und auch der weiteren Ausbildung fähig ist, andererseits an einem Mangel, der von den Girokunden als störend hervorgehoben wird, dem aber nach Lage der Verhältnisse seitens der Verwaltung kaum wird abgeholfen werden können.

Zunächst wird es keinem Bedenken unterliegen, wie an dem Verfahren der Giroübertragung auszuzahlender Postanweisungsbeträge, so auch an dem Verfahren der Uebertragung einzuzahlender Beträge auch solche Personen und Firmen Theil nehmen zu lassen, die, ohne Reichsbank-Girokunden zu sein, die einzuzahlenden Postanweisungsbeträge aus dem Guthaben eines Girokunden decken lassen. In Hamburg und Cöln besteht dieses Verfahren von früherher mit gutem Erfolge.

Von den Girokunden wird bemängelt, dafs die Absendung der Postanweisungen erst nach erfolgter Gutschrift der Scheckbeträge stattfinde, dafs die Theilnehmer an dem Verfahren mithin bei der Auflieferung von Giro-Postanweisungen an die Geschäftszeit der Reichsbank gebunden seien und dafs deshalb die Auflieferung schon am frühen Nachmittag erfolgen müsse, um die Absendung der Postanweisungen noch an demselben Tage sicher zu stellen. Wenn die Postanweisungen erst in den Abendstunden aufgegeben würden, so verzögere sich die Absendung stets, dann aber ganz erheblich, wenn auf den Auflieferungstag ein Sonntag oder gar mehrere Festtage folgten, an denen der Geschäftsverkehr der Reichsbank ruhe. Der Wunsch der Girokunden geht dahin, dafs sich Mittel und Wege finden lassen möchten, um die sofortige Absendung der Giro-Postanweisungen, ohne Rücksicht auf die Gutschrift seitens der Reichsbank, zu ermöglichen. Soweit es sich um öffentliche Behörden, Kassen, Anstalten u. s. w. unter den Reichsbank-Girokunden handelt, wird die Verwaltung ohne Bedenken den Wünschen entsprechen können, wenn die Behörden u. s. w. sich schriftlich verpflichten, für jeden Schaden aufzukommen, der in Folge Absendung der Postanweisungen vor erfolgter Gutschrift für die Postverwaltung ohne deren Verschulden erwachsen sollte. Die sonstigen Girokunden werden dagegen selbst Einrichtungen treffen müssen, um von der Verwaltung jeden Schaden abzuwenden, der aus der vorzeitigen Absendung der Postanweisungen entstehen könnte. Nach dieser Richtung hin haben mehrere Girokunden in Berlin das Anerbieten gemacht, eine Kaution in Höhe der täglichen Einzahlungen zu stellen, damit die Postverwaltung gegen Schaden sicher gestellt sei, wenn wirklich einmal der Fall eintreten sollte, dafs das Guthaben des Kunden zur Deckung nicht ausreicht. Die Verwaltung ist auf das Anerbieten eingegangen und hat für Berlin versuchsweise die Stellung von Kautionen für den erwähnten Zweck seitens der betheiligten Girokunden genehmigt.

Es kann angenommen werden, dafs die Verwaltung die Entschliefsung darüber, ob und inwieweit eine Ausdehnung dieses Aushülfsmittels ange-

zeigt erscheint, von den Erfahrungen abhängig machen wird, die in Berlin werden gesammelt werden.

Im Postanweisungsverkehre sind innerhalb eines Jahres seit dem Eintritte der Postverwaltung in den eigentlichen Giroverkehr 1081 3/4 und 84, zusammen 1165 3/4 Millionen Mark, mithin täglich rund 3 1/5 Millionen Mark im Wege der Giroübertragung beglichen und in Höhe dieser Summe Baarzahlungen zwischen den Postkassen und den betheiligten Girokunden vermieden worden. Dieses Ergebnifs kann immerhin als ein erfreuliches bezeichnet werden. Eine weitere und ausgedehntere Benutzung des Verfahrens darf aber im Hinblicke darauf mit Zuversicht erwartet werden, dafs von den rund 14000 Girokunden der Reichsbank bis jetzt nur rund 7000 sich an dem Verfahren betheiligen.

Wenn aber in Betracht gezogen wird, dafs nach der Statistik für das Jahr 1898 innerhalb des Reichs-Postgebiets auf Postanweisungen ein Umsatz von insgesammt 6 1/2 Milliarden Mark stattgefunden hat und somit in einem Jahre noch über 5 Milliarden Mark oder täglich 14 Millionen Mark zur Baarzahlung kommen, so darf es mit voller Genugthuung begrüfst werden, dafs die Postverwaltung durch die in Aussicht genommene Einführung des »Post-Scheckverkehrs« das Verfahren der Geldübertragung an Stelle der mit mancherlei Gefahren und Umständlichkeiten verbundenen Baarzahlung namentlich auch den breitesten Schichten der Bevölkerung zugänglich machen und auf diese Weise dazu beitragen will, dafs die zu den Baarzahlungen im Postanweisungsverkehre jetzt erforderlichen Kapitalien anderweit für nutzbringende Unternehmungen frei werden.

Zum Schlusse mag noch angeführt werden, dafs auf Grund der zwischen der Postverwaltung und der Reichsbank getroffenen Vereinbarung z. Z. neben dem Girokonto der General-Postkasse Konten für 38 Ober-Postkassen*) und für folgende Postämter bestehen:

im Bezirke	für die Postämter in
Aachen	Düren (Rheinl.), Eschweiler, Eupen und Stolberg (Rheinl.),
Berlin	Berlin 64,
Braunschweig	Göttingen und Holzminden,
Bremen	Bremerhaven (bei der Bankanstalt Geestemünde) und Geestemünde,
Breslau	Brieg (Bz. Breslau), Glatz, Reichenbach (Schles.), Schweidnitz und Waldenburg (Schles.),
Bromberg	Deutsch Krone, Gnesen, Inowrazlaw, Konitz (Westpr.) und Schneidemühl,
Cassel	Eschwege, Fulda, Gelnhausen, Hanau und Marburg (Bz. Cassel),
Chemnitz	Auerbach (Vogtl.), Chemnitz 1, Crimmitschau, Glauchau, Meerane (Sachsen), Plauen (Vogtl.), Reichenbach (Vogtl.), Werdau und Zwickau,
Coblenz	Andernach, Kreuznach, Neuwied und Traben,
Cöln (Rhein)	Bonn, Gummersbach und Mülheim (Rhein),
Cöslin	Belgard (Persante), Colberg, Lauenburg (Pomm.), Neustettin und Stolp (Pomm.),
Danzig	Culm, Elbing, Graudenz, Marienburg (Westpr.), Marienwerder (Westpr.), Preufs. Stargard und Thorn,
Darmstadt	Alsfeld, Bingen (Rhein), Giefsen, Mainz, Offenbach (Main) und Worms,

*) Anmerk.: In Oldenburg, Potsdam und Schwerin (Mecklb.) befinden sich keine Reichsbankanstalten. Für die Ober-Postkasse in Oldenburg ist indefs ein Girokonto bei der Reichsbank-Hauptstelle in Bremen eingerichtet.

im Bezirke	für die Postämter in
Dortmund	Bochum, Gelsenkirchen, Gevelsberg, Hagen (Westf.), Hamm (Westf.), Herne, Hohenlimburg, Iserlohn, Lippstadt, Lüdenscheid, Schalke (bei der Bankanstalt Gelsenkirchen), Schwelm, Siegen, Soest, Unna und Witten,
Dresden	Bautzen, Freiberg (Sachs.), Meifsen und Zittau,
Düsseldorf	Barmen, Crefeld, Duisburg, Elberfeld, Essen (Ruhr), Goch, Hilden, Langenberg (Rheinl.), Lennep, Mülheim (Ruhr), M. Gladbach, Neufs, Oberhausen (Rheinl.), Ohligs, Ratingen, Remscheid, Rheydt (Bz. Dssd.), Ruhrort, Solingen, Uerdingen, Velbert (Rheinl.), Viersen, Werden (Ruhr) und Wesel,
Erfurt...........	Apolda, Eisenach, Gera (Reufs j. L.), Gotha, Greiz, Mühlhausen (Thür.), Nordhausen, Pöfsneck, Suhl und Weimar,
Frankfurt (Main) ..	Dillenburg, Limburg (Lahn), Rüdesheim, Wetzlar und Wiesbaden,
Frankfurt (Oder) ..	Arnswalde, Cottbus, Cüstrin, Finsterwalde, Forst (Laus.), Fürstenwalde (Spree), Guben, Landsberg (Warthe), Schwiebus, Sommerfeld (Bz. Frkf. [O.]), Sorau (N. L.) und Spremberg (Laus.),
Gumbinnen	Insterburg, Lyck, Pillkallen, Stallupönen und Tilsit,
Halle (Saale)	Naumburg (Saale), Weifsenfels und Zeitz,
Hamburg	Altona (Elbe), Hamburg 1, Harburg (Elbe), Lübeck und Lüneburg,
Hannover........	Alfeld (Leine), Celle, Hameln, Hildesheim, Linden vor Hannover und Peine,
Karlsruhe (Baden) .	Bruchsal, Heidelberg, Mannheim, Pforzheim und Weinheim,
Kiel	Apenrade, Flensburg, Hadersleben (Schlesw.), Heide (Holst.), Husum, Neumünster, Rendsburg, Schleswig, Sonderburg und Tondern,
Königsberg (Pr.) ..	Allenstein, Memel, Osterode (Ostpr.) und Rastenburg (Ostpr.),
Konstanz	Freiburg (Breisg.), Lahr (Baden), Lörrach, Offenburg (Baden), Säckingen, Triberg und Waldkirch,
Leipzig..........	Altenburg (S. A.) und Leipzig 1,
Liegnitz	Bunzlau, Glogau, Görlitz, Grünberg (Schles.), Hirschberg (Schles.), Landeshut (Schles.), Lauban und Sagan,
Magdeburg	Aschersleben, Bernburg, Dessau, Halberstadt und Quedlinburg,
Minden (Westf.) ..	Bielefeld, Gütersloh, Herford, Minden (Westf.) und Paderborn,
Münster (Westf.) ..	Bocholt und Recklinghausen,
Oldenburg	Emden, Leer (Ostfriesld.), Norden, Osnabrück und Wilhelmshaven,
Oppeln..........	Beuthen (Obschl.), Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte, Neifse und Ratibor,
Posen	Krotoschin, Lissa (Bz. Posen), Meseritz, Ostrowo (Bz. Posen), Pleschen und Rawitsch,
Potsdam.........	Eberswalde, Brandenburg (Havel), Prenzlau und Schwedt,
Schwerin (Mecklb.)	Neubrandenburg (Mecklb.) und Rostock,
Stettin	Barth, Demmin, Greifswald, Stargard (Pom.) und Stralsund,
Strafsburg (Els.) ..	Colmar (Els.) und Mülhausen (Els.),
Trier	Neunkirchen (Bz. Trier) und Saarbrücken.

83. Französische Kabelpläne.

Am Schlusse des Artikels »Die Telegraphenkabel in Kriegszeiten« (Archiv 1900, S. 329) ist ein der französischen Deputirtenkammer zugegangener Gesetzentwurf erwähnt, durch welchen die französische Regierung für die Legung von Unterseekabeln 17 Millionen Francs fordert. Der Bericht der Kommission, die mit der Prüfung des Gesetzentwurfs betraut war, enthält eine Anzahl von Gesichtspunkten, die ein allgemeines Interesse beanspruchen. Er ist daher nachstehend im Auszuge wiedergegeben.

»Die Thatsache, dafs Frankreich mit der Mehrzahl seiner Kolonien nur durch Vermittelung englischer Kabel verkehren kann, giebt zu schweren Bedenken politischer Art Anlafs. Immerhin sind es in Friedenszeiten nur Unzuträglichkeiten, die mit diesem Zustande verbunden sind. Im Falle eines Krieges mit England aber werden diese Unzuträglichkeiten zu schweren Gefahren, weil dann die Kolonien sowie die in fremden Gewässern stationirten Kriegsschiffe von der telegraphischen Verbindung mit der Heimath abgeschnitten sind.

Nicht weniger wichtig wie die politische ist die wirthschaftliche Seite der Frage. Die englischen Kabelgesellschaften haben etwa 1 Milliarde Francs in ihren Unternehmungen festgelegt und ziehen daraus eine jährliche Einnahme von etwa 100 Millionen Francs. Abgesehen von einigen wenigen Kabellinien, deren Einnahmen unzulänglich sind und die daher von der englischen Regierung reichlich unterstützt werden, werfen die Kabelunternehmungen erhebliche Ueberschüsse ab, bilden also eine gute Kapitalanlage. Aufserdem ist es zweifellos, dafs der englische Handel seine Blüthe und seine Ausdehnung zu einem grofsen Theile dem englischen Kabelnetze verdankt, welches den ganzen Erdball umspannt. Es erscheint daher vom wirthschaftlichen Standpunkt aus dringend nothwendig, dem französischen Handel nach und nach die gleichen mächtigen Hülfsmittel zu verschaffen, die in einem eigenen, von fremden Einflüssen unabhängigen Kabelnetze liegen. Deutschland hat diese Nothwendigkeit schon längst erkannt und ist eifrig bemüht, sich eigene Kabel zu verschaffen. Grofsbritannien begnügt sich nicht mit seinem vorhandenen Kabelnetze, sondern sorgt dauernd für dessen weiteren Ausbau, unter ausschliefslicher Benutzung von britischen Landungspunkten, und trägt sich mit neuen weitausschauenden Plänen. Amerika folgt dem Beispiel Englands und wird in naher Zeit ein Kabel über Honolulu nach Ostasien legen. Frankreich, als zweite Kolonialmacht der Welt, darf diesen Bestrebungen gegenüber nicht zurückstehen. Allerdings können einzelne französische Kolonien nur unter Aufwendung ganz beträchtlicher Kosten durch rein französische Kabel an das Mutterland angeschlossen werden; es ist daher erforderlich, dafs Frankreich sich zunächst auf das Nothwendigste beschränkt.

Für den Ausbau des französischen Kabelnetzes sind folgende Gesichtspunkte festzuhalten. Die Kabel dürfen, wenn irgend möglich, kein fremdes Gebiet berühren. Ist das nicht zu erreichen, so sind die Landungspunkte auf Gebieten befreundeter Länder zu wählen. Doch müssen derartige Kabellinien, unter Benutzung anderer Landungspunkte, bald verdoppelt werden, damit ihr Betrieb nicht von dem guten Willen einer einzelnen fremden Macht abhängt. Ferner sind die Kabel in möglichst tiefes Wasser zu legen. Die Landungspunkte auf französischem Gebiete sollen thunlichst befestigte Plätze (Flottenstützpunkte) sein.

Die Verbindungen mit Nordafrika genügen im Allgemeinen dem Bedürfnisse. Im Mittelländischen Meere bedarf es nur der Legung eines Kabels von Oran nach Tanger; dieses wird

von dem französischen Repräsentanten in Marokko dringend gewünscht, denn er mufs sich jetzt eines englischen oder spanischen Kabels bedienen.

Auch die Kabellinien, die von Frankreich über Nordamerika und Cuba nach Südamerika führen und die drei französischen Kolonien Martinique, Guadeloupe und Guyana berühren, bedürfen noch keiner Vervollständigung.

Telegramme nach dem französischen Westafrika gehen jetzt gewöhnlich über die Landlinien bis Cadix, dann über das spanische Kabel Cadix–Teneriffa und weiter über das Kabel Teneriffa – St. Louis, das von der englischen Spanish National Telegraph Co. mit finanzieller Unterstützung durch Frankreich gelegt worden ist, dessen Betrieb aber der Kontrole durch die französische Regierung unterliegt. Die Verbindung zwischen Frankreich und seinem wichtigsten Platze an der westafrikanischen Küste hängt also gänzlich von dem Ausland ab. Um hierin Wandel zu schaffen, hat die Regierung vorgeschlagen, das oben erwähnte Kabel Oran – Tanger bis Teneriffa zu verlängern, das Kabel Teneriffa–St. Louis anzukaufen und auf diese Weise eine rein französische Kabelverbindung Marseille – Oran – Tanger – Teneriffa – St. Louis zu bilden. Diese Verbindung könnte mit verhältnifsmäfsig geringen Kosten (5 bis 6 Millionen Francs) und — was von Wichtigkeit ist — in kurzer Zeit hergestellt werden.

Auf der anderen Seite haften aber dem Plane grofse Mängel an. Tanger sowohl wie Teneriffa befinden sich nicht auf französischem Gebiete. Die Anlandung in Teneriffa dadurch zu vermeiden, dafs man das von Tanger kommende Kabel auf offener See an die Strecke Teneriffa – St. Louis anspleifst, ist unausführbar, weil die Bauart des letzteren Kabels, das bereits vor 17 Jahren gelegt ist und daher von Jahr zu Jahr steigende Instandhaltungskosten erfordert, den Betrieb auf einer so langen Strecke wie Tanger – St. Louis nicht zuläfst. Abgesehen davon ist Tanger der verwundbarere der beiden Punkte, denn bei kriegerischen Verwickelungen ist kaum darauf zu rechnen, dafs die Neutralität des marokkanischen Hafens nicht verletzt wird. Ferner beträgt die Meerestiefe bei Tanger nur höchstens 300 m, so dafs ein Kabel dort selbst im freien Wasser leicht durchschnitten werden kann. Bei der grofsen Zahl von Umtelegraphirungen wird sich der Handel der neuen Verbindung nur in geringem Umfange bedienen; auf eine angemessene Verzinsung und gar auf Tilgung des allerdings mäfsigen Anlagekapitals ist daher nicht zu hoffen. Endlich mufs berücksichtigt werden, dafs das Kabel Marseille–Oran bereits reichlichen Verkehr zu bewältigen hat und dafs daher bei einer weiteren Steigerung des Verkehrs bald die Nothwendigkeit der Verdoppelung dieser Theilstrecke eintreten würde. Die Kosten hierfür sind folgerichtig der oben angegebenen Summe hinzuzurechnen.

Es erscheint daher trotz der von vornherein höheren Kosten zweckmäfsiger, an Stelle des Kabels Tanger–Teneriffa ein Kabel von Brest nach dem Flottenstützpunkte Dakar oder St. Louis zu führen. Brest ist der bedeutendste der französischen Kriegshäfen und zugleich schon jetzt ein Knotenpunkt des überseeischen telegraphischen Verkehrs, also besonders zum Ausgangspunkte für das neue Kabel geeignet. Dieses kommt ferner ausschliefslich in tiefem Wasser zu liegen, was die englische Regierung bei allen ihren neuen Kabeln anstrebt. Fremdländische Landungspunkte sind ganz vermieden. Die Länge des Kabels bleibt hinter derjenigen des Kabels Brest – Cape Cod zurück, technische Bedenken liegen also nicht vor. Die Schwierigkeit, die nöthige Guttapercha zu beschaffen, ist übertrieben und wird die Herstellung des Kabels nicht wesentlich verzögern. Allerdings werden die Kosten sich auf 18 bis 19 Millionen Francs belaufen, die Kosten für das

Kabel Oran–Tanger, das unter allen Umständen hergestellt werden mufs, eingerechnet; bei den grofsen Vortheilen aber, welche die direkte Linie in politischer wie in kommerzieller Hinsicht bietet, empfiehlt die Kommission dringend, ihren Vorschlag anzunehmen.

Um das Kabel für den Handelsverkehr nutzbar zu machen und aus ihm dadurch eine entsprechende Einnahme zu erzielen, mufs es später nach Südamerika fortgesetzt werden, sei es durch Legung eines neuen Kabels St. Louis–Cayenne, sei es durch den Erwerb des Kabels der South American Telegraph Company zwischen St. Louis und Pernambuco. Dafs dieser Verbindung ein bedeutender Verkehr zufliefsen würde, unterliegt keinem Zweifel. Hat doch die Western Telegraph Company, welcher die zwei Kabel Lissabon–St. Vincent–Pernambuco gehören, in den letzten 10 Jahren über 75 Millionen Francs eingenommen. Sie geht jetzt mit dem Plane um, ein drittes Kabel zu legen. Von Pernambuco könnte dann eine Verbindung mit Para, dem südlichen Endpunkte des französischen Kabelnetzes in Amerika, gebaut und dadurch ein zweiter Weg nach Martinique u. s. w. geschaffen werden.

Eine weitere Kabellinie hätte von St. Louis aus alle französischen Kolonien der Westküste von Afrika zu verbinden und wäre dann um die Südspitze von Afrika nach Madagaskar, La Réunion und weiter nach Indochina zu führen. Jetzt sind die Hauptorte von Guinea, der Elfenbeinküste, von Dahomey und vom Kongo durch Kabel der West African Telegraph Co. sowie der African Direct Telegraph Co. an das Welttelegraphennetz angeschlossen. Die erstgenannte Gesellschaft hat sich als Entschädigung hierfür eine jährliche Unterstützung von 300 000 Francs ausbedungen. Die Konzession läuft so lange wie die für das Teneriffakabel, nämlich bis 1908; dagegen bleibt das Landungsrecht der Gesellschaft auch weiter gewahrt. Diese darf nach der Konzession ihre Kabel weder an Andere abtreten noch sich mit einer anderen Gesellschaft verschmelzen, ohne dazu vorher die ausdrückliche Genehmigung der französischen Regierung eingeholt zu haben. Gegen die Konzession hat die Gesellschaft in doppelter Hinsicht gefehlt: 1. ist durch die Kabel der African Direct Co. der Verkehr zum Schaden der Staatskasse abgelenkt worden; 2. ist die Gesellschaft ohne Zustimmung der Regierung mit der Eastern Telegraph Co. in eine enge Vereinigung getreten. In Folge dessen wird seit 1895 die Unterstützung nicht mehr gezahlt; bis jetzt ist noch keine Schlichtung der Streitfragen erzielt worden.

Obwohl die baldige Herstellung einer französischen Kabellinie von St. Louis über die französischen Küstenorte bis Kotonou in Dahomey wünschenswerth ist, hat sich die Regierung doch entschlossen, diesen Plan noch zu vertagen. Das Landtelegraphennetz im Sudan mit mehr als 8000 km Leitungslänge verbindet nämlich schon jetzt, unter ausschliefslicher Benutzung französischen Gebiets, St. Louis mit Konakry und Kotonou und wird bald bis Grand Bassam weitergeführt sein. Der telegraphische Verkehr der genannten Orte ist daher bereits vom Ausland unabhängig. Allerdings reichen die Leitungen noch nicht aus, um auf ihnen auch den internationalen Verkehr zuzulassen. Um die hierzu nöthigen neuen Leitungen herzustellen, hat die Regierung 1 Million Francs gefordert; von dieser Summe soll nach dem Vorschlage der Kommission die Hälfte von den betheiligten Kolonien getragen werden.

Die Verbindung zwischen Dahomey und dem Kongo kann nur unterseeisch hergestellt werden. Die vorhandenen Kabel von Kotonou über die portugiesische Insel St. Thomé nach Libreville gehören der West African Co.; sie könnten angekauft und auf der Höhe von St. Thomé direkt verbunden werden. Falls sich

dies als unausführbar erweist, wäre ein neues Kabel zwischen Kotonou und Libreville mit einem Kostenaufwande von $2\frac{1}{2}$ Millionen Francs zu legen.

Die französischen Besitzungen im Indischen Ozean sind für ihren Verkehr mit dem Mutterlande stets auf englische Kabel angewiesen. Djibouti, das als Verproviantirungshafen und als Thor des südlichen Aethiopiens eine rasch steigende Wichtigkeit hat, ist mit Obock durch ein französisches Kabel verbunden; von Obock ab müssen aber englische Kabel benutzt werden. Die Inseln La Réunion und die Comoren entbehren überhaupt noch des Anschlusses an das Welttelegraphennetz. Von Madagaskar geht ein französisches Kabel nach Mozambique; hier beginnen jedoch schon die Kabel der Eastern and South African Telegraph Co. Zur Herstellung einer unabhängigen Verbindung zwischen Madagaskar und Frankreich sind folgende Lösungen möglich:

1. Weiterführung eines Kabels St. Louis – Libreville bis Madagaskar. Da bei der grofsen Entfernung ein unmittelbares Telegraphiren zwischen Libreville und Madagaskar technisch nicht ausführbar sein würde, so müfste das Kabel etwa in Mossamedes (in der portugiesischen Kolonie Angola) oder in Angra Pequena gelandet werden. Die Kosten sind sehr bedeutend und belaufen sich auf etwa 37 Millionen Francs.
2. In Französ.-Kongo ist jetzt nur die oberirdische Telegraphenlinie Libreville – Loango vorhanden; ihre Verlängerung nach Brazzaville wird demnächst vollendet sein. Zwischen Brazzaville und Leopoldville soll in naher Zeit ein Kabel durch den Kongoflufs gelegt und dadurch eine Verbindung mit dem Telegraphennetze des Kongostaats geschaffen werden. Von Leopoldville aus erstrecken sich die kongostaatlichen Telegraphenlinien bereits bis zur Station der Fälle am oberen Kongo und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, dafs von hier Anschlufs an das künftige Telegraphennetz von Deutsch-Ostafrika — etwa in Ujiji — gesucht wird. Zwischen Ostafrika und Madagaskar könnte man entweder ein direktes Kabel Bagamayo – Diego – Suarez legen oder eine oberirdische Leitung bis Mozambique, dem Endpunkte des französischen Kabels, bauen.
3. Endlich käme noch in Frage, Madagaskar über Niederländisch-Indien mit Indochina zu verbinden und dadurch sowie durch die weiter unten zu besprechenden Mafsnahmen einen von England unabhängigen Weg über Sibirien zu gewinnen.

Die Regierung will sich zunächst mit einem Kabel von Tamatave nach La Réunion begnügen, dessen Kosten etwa 1 800 000 Frcs. betragen; später soll dieses Kabel mit einem Aufwande von 600 000 Frcs. nach der Insel Mauritius fortgesetzt werden.

Auch Indochina ist von Frankreich aus auf dem direkten Wege nur durch englische Kabel (über Singapore – Saigon) zu erreichen. Von Saigon führt ein der Eastern Extension Telegraph Company gehöriges Kabel über Hué nach Haiphong; es wird von der Kolonialverwaltung betrieben, wohingegen die Eastern-Gesellschaft eine jährliche Miethe von 265 000 Frcs. erhält. Weitere Kabel dieser Gesellschaft gehen von Saigon und von Haiphong nach Hongkong. In Amoy münden die von Hongkong und von Wladiwostok – Shanghai kommenden Kabel der Grofsen Nordischen Telegraphen-Gesellschaft (Sitz in Kopenhagen). Die chinesischen Landlinien bleiben ihres schlechten Zustandes wegen für die telegraphischen Verbindungen Indochinas aufser Betracht. Dieses kann also auch zu den Kabeln der Grofsen Nordischen Gesellschaft und weiter zu den sibirischen Landlinien nur durch englische Kabel gelangen.

Um diesen Zustand zu ändern, mufs zunächst ein Kabel von Hué etwa nach Amoy gelegt werden. Von den dafür aufzuwendenden Kosten in Höhe von $5^1/_2$ Millionen Francs soll Indochina einen entsprechenden Theil tragen. Dadurch wird direkter Anschlufs an die Kabel der Grofsen Nordischen Gesellschaft gewonnen, die finanziell von der Eastern-Gesellschaft unabhängig ist. Allerdings sind beide Gesellschaften bezüglich des Betriebs eng verbunden und von diesem Standpunkt aus wäre es erwünscht, wenn trotz der bedeutenden Kosten später ein direktes Kabel nach Wladiwostok zum Anschlufs an die sibirischen Landlinien gelegt würde. Falls ferner ein amerikanisches Kabel zwischen San Francisco und Manila zu Stande kommt, so ist durch ein Kabel Hué—Manila leicht ein Zugang zu diesem Wege und dadurch eine neue Verbindung zwischen Indochina und Frankreich über Amerika zu gewinnen.

In Ozeanien ist die Kolonie Neucaledonien durch ein französisches Kabel an Australien und damit an die englischen Kabel angeschlossen. Vielleicht läfst sich später über die Neuen Hebriden, wo der französische Einflufs sehr zugenommen hat, ein Anschlufs auch von Neucaledonien an das amerikanische Pacifickabel erreichen.

Es entsteht nun die wichtige Frage, ob die französische Industrie im Stande ist, die erforderlichen bedeutenden Mengen an Tiefseekabeln anzufertigen und ob die nöthigen Rohmaterialien beschafft werden können. Die Société industrielle des téléphones hat in Bezons und in Calais Kabelfabriken; in dem erstgenannten Orte wird die Kabelseele, in Calais die Bewehrung hergestellt. Die Firma besitzt das Kabelschiff Arago, das mit wenigen Ausnahmen die französischen Kabel gelegt hat und 3406 t grofs ist. Es kann etwa 1300 Seemeilen Tiefseekabel aufnehmen. Mit den jetzigen Einrichtungen ist die Firma im Stande, täglich 30 Seemeilen Tiefseekabel herzustellen; durch eine Erweiterung der Werke vermag sie diese Leistung binnen 6 Monaten auf 45 Seemeilen zu steigern. Aufserdem ist noch eine zweite Firma — Grammont in Pont-de-Chérui und in St. Trapez — vorhanden, die sich mit der Herstellung von Seekabeln befafst; sie vermag täglich bis zu 30 Seemeilen Tiefseekabel zu fertigen.

Die Preise für die zur Anfertigung von Kabeln nöthigen Materialien — Kupfer für den Leiter, Guttapercha für die Isolationsschicht, Stahl- und Eisendrähte für die Bewehrung — sind in den letzten 4 bis 5 Jahren aufsergewöhnlich gestiegen. Während z. B. 1 kg Guttapercha zur Zeit der Herstellung des Kabels Brest—Cape Cod (1896/97) 15 Frcs. kostete, betrug der Preis im April 1900 durchschnittlich etwa 23 Frcs., d. h. 50 v. H. mehr. Dazu kommt, dafs die Guttaperchagewinnung für den Bedarf nicht ausreicht. Die jährliche Ausbeute beträgt nur etwa 1500 t bester Sorte und 1500 t weniger guter Sorte. In Folge dessen ist die französische Regierung seit einigen Jahren bemüht, die Guttaperchabäume in den tropischen Kolonien durch Anpflanzung heimisch zu machen. Leiter der Versuche ist Henri Lecomte, der seine Erfahrungen in dem Buche »Les arbres à gutta-percha et leur culture« (bei Carré et Naud, 1899) niedergelegt hat. Die natürliche Knappheit des kostbaren Materials wird noch dadurch vermehrt, dafs die englischen Kabelfabriken im Hinblick auf die umfangreichen Kabelpläne mehrerer grofser Staaten alle verfügbaren Mengen an Guttapercha unter der Hand aufgekauft haben und noch aufkaufen und dafs daher nur verhältnifsmäfsig wenig Guttapercha auf den Markt kommt. Unter diesen Umständen wendet sich die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise jetzt der Guttapercha zu, die aus den Blättern der Isonandra gewonnen wird. Sie enthält mehr reine Gutta und weniger fremde Bestandtheile als die Guttapercha des Stammes. Ein im Juli 1897 von der französischen Post- und

Telegraphenverwaltung mit der neuen Guttaperchaart gefertigtes Kabel, das später in Wasser versenkt wurde, hat noch heute den gleichen Isolationswiderstand wie im Anfang und zeigt auch sonst keinerlei Veränderung seiner physikalischen Eigenschaften. Der Versuch beweist, dafs die Befürchtung, die Blätterguttapercha habe zwar ein sehr hohes Isolationsvermögen, zersetze sich aber sehr bald, nicht berechtigt ist, wenn auch die kurze Dauer des Versuchs noch kein abschliefsendes Urtheil gestattet. Allerdings ist die Blätterguttapercha nicht so knetbar und daher schwieriger zu bearbeiten wie die gewöhnliche. Die französische Verwaltung hat nunmehr Auftrag gegeben, ein mit Blätterguttapercha isolirtes Kabel an der Meeresküste auszulegen und in Betrieb zu nehmen, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Die Kommission empfiehlt, den Versuch aufserdem auf eins der Kabel auszudehnen, die in dem zur Erörterung stehenden Gesetzentwurfe gefordert werden.

Aus Vorstehendem ergiebt sich, dafs die Beschaffung grofser Mengen von Guttapercha zur Zeit auf Schwierigkeiten stöfst und dafs es daher gut ist, allzu weitausschauende Kabelprojekte vorerst zurückzustellen.«

Die Art und Weise, wie die von der Kommission befürworteten Pläne verwirklicht werden sollen, steht noch nicht ganz fest. Wahrscheinlich wird man den Weg einschlagen, dafs eine oder mehrere französische Privatgesellschaften mit der Ausführung und dem Betriebe beauftragt und dafs den Gesellschaften entsprechende jährliche Beihülfen gezahlt werden.

Nachstehend sind die in Aussicht genommenen Kabellinien u. s. w. zusammengestellt. Die mit einem * bezeichneten sollen sobald als möglich in Angriff genommen werden; die Kosten hierfür betragen schätzungsweise 28 Millionen Francs. Wird alljährlich die gleiche Summe aufgewendet, so könnte in 5 bis 6 Jahren das ganze Kabelnetz fertiggestellt sein.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Linien		Länge in Seemeilen	Ueberschlägliche Kosten Frcs.
1.	Mittelmeer:	Oran–Tanger*	290	800 000
2.	Atlantisches Meer	Brest–St. Louis (oder Dakar)*	2500	17 000 000
3.		St. Louis–Pernambuco (oder Cayenne)	—	10 000 000
4.		Ausbau der Landlinien zwischen St. Louis und Kotonou*	—	1 000 000
5.		Kotonou–Libreville*	660	2 400 000
6.		St. Louis–Libreville (direkt)	—	18 000 000
7.	Indischer Ozean	Libreville–Madagaskar	4730	37 000 000
8.		Madagaskar–Réunion*	455	1 800 000
9.		Réunion–Indochina	—	38 000 000
10.	Ostasien:	Hué–Amoy*	1000	5 500 000.

84. Das Papiergeld des Deutschen Reichs.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes hatte im Artikel 4 die Feststellung der Grundsätze über die Emission von fundirtem und unfundirtem Papiergelde der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Bundes übertragen. Der Kleinverkehr war so sehr daran gewöhnt, neben den schwerfälligen Silberthalern ein bequemeres und handlicheres Geldumlaufsmittel zu haben, dafs er das Papiergeld nicht mehr entbehren konnte. Die bisherige ungehinderte und von einzelnen Staaten über das Verkehrsbedürfnifs des eigenen Landes hinaus erfolgte Ausgabe von Papiergeld in kleinen Abschnitten hatte jedoch dahin geführt, dafs einzelne Gegenden des Bundesgebiets mit »bunten Scheinen«, wie das Papiergeld im Volksmunde hiefs, überschwemmt waren und das Publikum — zumal bei ihrem häufig unsauberen und geflickten Zustande — sich aufser Stande sah, zu beurtheilen, ob die ihm angebotenen Zettel echt oder gefälscht waren. In der Provinz Sachsen war stellenweise das Silber vollständig verdrängt und wurde darüber geklagt, dafs, wenn man genöthigt wäre, kassenmäfsiges Geld aufzulegen, man solches erst gegen Aufgeld vom Geldwechsler beschaffen müfste. Nach den Mittheilungen der Bundesregierungen vom Oktober 1872 waren im Ganzen 61 374 600 Thlr. Staats-Papiergeld im Norddeutschen Bunde ausgegeben. Da setzte dann in Ausführung obiger Verfassungsbestimmung zur Verhütung weiterer Unzuträglichkeiten zunächst das Gesetz vom 16. Juni 1870 fest, dafs die Ausgabe von Staats-Papiergeld oder die Ertheilung der Konzession zur Ausgabe von Papiergeld von den Staaten des Norddeutschen Bundes hinfort nur auf Grund eines auf Antrag der betheiligten Landesregierung erlassenen Bundesgesetzes stattfinden dürfe. Dies Gesetz trat demnächst in allen, jetzt zum Deutschen Reiche gehörenden Bundesstaaten als Reichsgesetz in Kraft, nachdem in Anerkennung der Nothwendigkeit einer einheitlichen Regelung des Papiergeld-Umlaufs in Deutschland auch durch Artikel 4 der Reichsverfassung die Feststellung der Grundsätze über die Papiergeldausgabe der Beaufsichtigung des Reichs und seiner Gesetzgebung unterworfen worden war.

Die reichsgesetzliche Regelung des Papiergeld-Umlaufs mufste darauf hinausgehen, ihn einzuschränken und einheitlich zu gestalten. Beiden Erfordernissen liefs sich naturgemäfs und am einfachsten entsprechen, wenn statt der verschiedenen Staats-Papiergeldsorten ein Reichs-Papiergeld geschaffen, dessen Menge nach einem bestimmten Satze für den Kopf der Bevölkerung festgelegt wurde und jeder Bundesstaat den nach diesem Mafsstab auf ihn entfallenden Theilbetrag mit der Verpflichtung überwiesen erhielt, das von ihm ausgegebene Papiergeld zur Einlösung aufzurufen und möglichst bald einzuziehen. Anordnungen in diesem Sinne brachten das Münzgesetz vom 9. Juli 1873 und das Gesetz vom 30. April 1874, betr. die Ausgabe von Reichs-Kassenscheinen. Ersteres enthielt im Artikel 18 folgende Bestimmung: »Das von den einzelnen Bundesstaaten ausgegebene Papiergeld ist spätestens bis zum 1. Januar 1876 einzuziehen und spätestens sechs Monate vor diesem Termin öffentlich aufzurufen. Dagegen wird nach Mafsgabe eines zu erlassenden Reichsgesetzes eine Ausgabe von Reichs-Papiergeld stattfinden. Das Reichsgesetz wird über die Ausgabe und den Umlauf des Reichs-Papiergeldes sowie über die den einzelnen Bundesstaaten zum Zwecke der Einziehung ihres Papiergeldes zu gewährenden Erleichterungen die näheren Bestimmungen treffen«. Diese Zusage verwirklichte das Gesetz vom 30. April 1874. Es ermächtigte

den Reichskanzler, Reichs-Kassenscheine zum Gesammtbetrage von 120 Millionen Mark in Abschnitten zu 5 Mark, 20 Mark und 50 Mark ausfertigen zu lassen und unter die Bundesstaaten nach dem Mafsstab ihrer durch die Zählung vom 1. Dezember 1871 festgestellten Bevölkerung zu vertheilen. Jeder Bundesstaat war verpflichtet, das von ihm seither ausgegebene Staats-Papiergeld spätestens bis zum 1. Juli 1875 zur Einlösung öffentlich aufzurufen und thunlichst schnell einzuziehen.

In den meisten Bundesstaaten überstieg aber der Betrag des bis zum 1. Januar 1876 einzulösenden Papiergeldes den Antheil an dem Reichs-Papiergelde so erheblich, dafs die Einziehung dieses Ueberschusses aus Landesmitteln nicht ohne schwere Schädigung der Landes-Interessen hätte erfolgen können. 19 Staaten, deren Staats-Papiergeld einen Werthbetrag von zusammen 40 896 600 Thlr. ausmachte, würden nach ihrer Bevölkerungsziffer nur 13 525 546 Thlr. in Reichs-Kassenscheinen erhalten, mithin 27 371 054 Thlr. im Laufe des nächsten Jahres aus Landesmitteln einzulösen gehabt haben. Das Gesetz sah daher vor, dafs diesen Staaten zwei Drittheile des überschiefsenden Betrags aus der Reichskasse als ein in spätestens 15 Jahren zu tilgender Vorschufs, und zwar, so weit die Bestände der letzteren es gestatteten, in baarem Gelde, so weit sie es nicht gestatteten, in Reichs-Kassenscheinen überwiesen würden und der normale Betrag des Reichs-Papiergeldes von 120 Millionen um den Betrag jenes Vorschusses vorübergehend zu erhöhen wäre. Soweit der überwiesene Betrag an Reichs-Kassenscheinen den Betrag des ausgegebenen Staats-Papiergeldes nicht überstieg, durften von dem betreffenden Bundesstaate Reichs-Kassenscheine nur in dem Mafse in Umlauf gesetzt werden, als Staats-Papiergeld zur Einziehung gelangte.

Ueber die Vertheilung des Gesammtbetrags der nach dem Gesetz auszugebenden Reichs-Kassenscheine auf die einzelnen Werthabschnitte beschlofs der Bundesrath in seiner Sitzung vom 29. Juni 1874, dafs ein Zehntel des Gesammtbetrags in Abschnitten zu 50 Mark, drei Zehntel in Abschnitten zu 20 Mark und sechs Zehntel in Abschnitten zu 5 Mark ausgefertigt werden sollten. Die Ausfertigung war durch das Gesetz der preufsischen Hauptverwaltung der Staatsschulden unter der Benennung »Reichsschulden-Verwaltung« übertragen. Die Kontrole über die Ausfertigung und die Ausgabe sollte der Reichsschulden-Kommission obliegen. Die Herstellung besorgte im Auftrage des Reichskanzlers die preufsische Staatsdruckerei. Der Kostenaufwand wurde auf 1 500 000 Mark berechnet, wovon im ersten Jahre etwa 300 000 Mark, im nächsten Jahre 600 000 Mark und 1876 gleichfalls 600 000 Mark zur Zahlung kommen sollten.

Das Papier — geschöpftes weifses Hanfpapier — wurde für die Abschnitte zu 5 Mark in der Papierfabrik der Gebrüder Ebart zu Spechthausen angefertigt und erhielt als Wasserzeichen — hell auf dunkelem Grunde — die deutsche Kaiserkrone mit der Zahl 5 darunter. Das Papier für die Abschnitte zu 20 und 50 Mark lieferte die Eichberger Papierfabrik (R. von Decker) in Eichberg bei Schildau (Bober). Das Wasserzeichen des Papiers für die 20er bestand in der Kaiserkrone und der Zahl 20 darunter und für die 50er in dem Reichsadler und der Werthzahl 50 zu beiden Seiten. Von dem kreisförmigen dunkelen Grunde, aus welchem Krone und Adler hervorleuchteten, ging nach oben und unten sowie nach rechts und links je ein 1,7 cm breiter dunkeler Streifen durch das Papier. Der Druck erfolgte bei den 5 Mark-Scheinen zu 12 Stück, bei den anderen beiden Werthen zu 8 Stück auf den Bogen. Die Schauseite ist in Kupferdruck, die Rückseite in Buchdruck ausgeführt. Alle Scheine tragen das Ausfertigungsdatum des 11. Juli 1874.

Die Reichs-Kassenscheine

zu 5 Mark	sind	8 cm	hoch und	$12\frac{1}{2}$ cm	breit,
- 20 -	-	9 cm	- -	14 cm	breit,
- 50 -	-	10 cm	- -	15 cm	- .

Die Zeichnung der Schauseiten ist auf den Originalplatten von dem Kupferstecher Eilers gestochen. Bei den Scheinen zu 5 Mark zeigt die Schauseite in stahlblauer bis zum tiefsten Schwarz abgetönter Farbe in einem Mittelfeld auf guillochirtem Grunde aufser dem Texte den Reichsadler, unter dem zwei sitzende Kinder ein Laubgehänge halten. Die in Reliefmanier ausgeführten, mit Rankenverzierungen gefüllten Seitenfelder enthalten auf zwei dunkelen guillochirten Schildern die Werthzahl 5. Eine Tafel mit der Inschrift »Reichs-Kassenschein« bildet die obere Seite des Rahmens, dessen untere Seite durch den die Strafandrohung enthaltenden Sockel begrenzt wird. Die Strafandrohung lautet, abweichend von der Fassung auf den preufsischen Kassenanweisungen: »Wer Reichs-Kassenscheine nachmacht oder verfälscht, oder nachgemachte oder verfälschte Reichs-Kassenscheine wissentlich in Verkehr bringt, wird nach §§ 146 bis 149 des Strafgesetzbuchs vom 15. Mai 1871 bestraft.« Die Rückseite, in blauer Farbe ausgeführt, stellt eine gemusterte Fläche dar, deren Zeichnung mittelst mechanischer Vorrichtungen hergestellt ist. Sie enthält als Mittelfeld eine guillochirte, mit der Umschrift »Reichs-Kassenschein« und der Inschrift »Fünf Mark« versehene Rosette und zwei Seitenfelder mit der Werthzahl 5, die in der Zeichnung gleich, in der Ausführung aber dadurch unterschieden sind, dafs die in dem einen hell erscheinenden Theile in dem anderen dunkel hervortreten. Auf der linken Seite steht über der Zahl »5« Serie und darunter Folium, auf der rechten Seite oben die Littera und unten die Nummer. Auf der unteren schmalen guillochirten Leiste findet man das Wort »Ausgefertigt« und den Namen des Beamten, welcher die Eintragung besorgte, rechts und links daneben die Worte »Fünf Mark«. Der Schein ist auf beiden Seiten mit einem silbergrauen Ueberdrucke versehen.

Die Schauseite der Reichs-Kassenscheine zu 20 Mark ist auf blafsgelbem Unterdruck in grüner Farbe ausgeführt, deren tiefste Stellen fast schwarz erscheinen. Die Zeichnung enthält auf der linken Seite ein dunkeles in Reliefmanier ausgeführtes Feld, von dem ein ovales Schild mit dem Reichsadler sowie der verzierte Anfangsbuchstabe R sich hell abheben. Ein Herold hält das von dem Kranze umgebene Schild mit der Werthzahl 20. Früchte und Embleme liegen zu seinen Füfsen auf einem Sockel, welcher die Strafandrohung enthält. Zu beiden Seiten des letzteren sind guillochirte Felder mit der Werthbezeichnung »20 Mark« angebracht. Der Text füllt die rechte Seite des Scheines, dessen Hintergrund mit einem guillochirten Muster versehen ist, auf dem Blattranken als Fortsetzung des Anfangsbuchstabens R sich ausbreiten. In der pantographirten Randleiste erscheint in vielfacher Wiederholung die Zahl 20.

Die Rückseite zeigt auf blafsgrünem gemusterten Unterdruck eine aus drei kreisförmigen Figuren gebildete Zeichnung, welche die Werthangabe in Worten und Zahlen sowie das Wort »Reichs-Kassenschein« enthält. In dem mittleren gröfseren Kreise erscheint mit dem Ornamente verbunden unter einem hellen Schilde mit der Bezeichnung »20 Mark 20« der Reichsadler. Auf der linken oberen Seite steht Serie und Folium, auf der rechten Littera und Nummer. In der unteren rechten Ecke befindet sich der Name des Ausfertigers.

Der Druck der Schauseite der Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark ist

in brauner abgetönter Farbe auf blafsgrünem Grunde ausgeführt. Sie zeigt in einem breiten verzierten Rahmen, dessen vier kreisförmige Eckstücke den Reichsadler enthalten und auf dessen Seitenfeldern die Bezeichnung »50 Mark 50«, in dessen oberen Felde das Wort »Reichs-Kassenschein« und in dessen unteren die Strafandrohung steht, zwei geflügelte Figuren, welche die Kaiserkrone tragen. Den Hintergrund für die Figuren bildet ein teppichartiges Muster, dessen Mitte in einer Rosette besteht, auf welcher die Werthzahl 50 hell und der Text dunkel erscheint. Die Rückseite bildet eine gemusterte, in zwei Farben, gelbbraun und grün, ausgeführte Tafel. Diese besteht aus drei Rosetten, von denen die mittelste die grofse Werthzahl 50 in Zahlen, die beiden anderen den Werth in Buchstaben enthalten. Ueber und unter der mittleren Rosette ist die Schrift »Reichs-Kassenschein« weifs ausgespart. In der linken oberen Ecke steht Serie und Folium, in der rechten Littera und Nummer.

Die Reichs-Kassenscheine zu 5 Mark wurden in Reihen von 20 Blättern eingetheilt, jedes Blatt enthielt 5000 Nummern und auf jede Nummer kamen 12 Scheine mit den unterscheidenden Buchstaben A bis M. Bei den Scheinen zu 20 und 50 Mark bestehen die Serien nur aus 5 Blättern und führten immer 8 Scheine die gleiche Nummer und zur Unterscheidung einen der Buchstaben A bis H. In welcher Weise man bei den 5 Mark-Scheinen die Richtigkeit der Blattnummer auf der linken Seite mit der Nummer auf der rechten Seite und damit die Echtheit des Scheines prüfen könne, darüber gab der »Illustrirte Anzeiger über gefälschtes Papiergeld und unechte Münzen« in der Beilage zu Nr. 4 von 1876 folgende Anweisung: »Streicht man die drei letzten Zahlen der rechtsseitigen Nummer ab, dividirt in die verbleibenden mit 5, setzt der sich daraus ergebenden Zahl die Ziffer 1 zu, so erhält man die richtige Folienzahl auf der linken Seite des Scheines. Trägt z. B. der Schein links »Fol. 114« und rechts Nr. 0565230, so streicht man die letzten Ziffern 230 ab, dividirt mit 5 in 565, zählt zu 113 die Zahl 1 hinzu und erhält die richtige Folienzahl 114. Diese Prüfung ist auch noch auf andere, übrigens bei allen Mark-Scheinen anwendbare Weise möglich, indem man die letzten drei Stellen der rechtsseitigen Nummer wegstreicht, die übrig bleibende Zahl mit 2 multiplizirt, von dem Produkte die letzte Ziffer wegstreicht und 1 hinzuzählt. Dann mufs sich ebenfalls die Blattnummer ergeben.«

In einem Zirkularerlasse vom 5. März 1876 machte der preufsische Finanzminister zur Berichtigung irrthümlicher Auffassungen darauf aufmerksam, dafs in Bezug auf die Benutzbarkeit der Reichs-Kassenscheine bei Zahlungen kein Unterschied gegen den rechtlichen Zustand eingetreten sei, wie er hinsichtlich der preufsischen Kassen-Anweisungen vorhanden gewesen wäre. Nach § 3 des Reichsgesetzes vom 30. April 1874 finde im Privatverkehr ein Zwang zur Annahme der Reichs-Kassenscheine nicht statt. Sie würden bei allen Kassen des Reichs und aller Bundesstaaten nach ihrem Nennwerth in Zahlung genommen und von der Reichs-Hauptkasse jederzeit auf Erfordern gegen baares Geld eingelöst. Da der Gesammtbetrag, welcher in Reichs-Kassenscheinen zur Ausgabe käme, hinter dem Betrage des seither in Deutschland in Umlauf gewesenen Staats-Papiergeldes erheblich zurückbliebe und im öffentlichen Verkehr ein lebhafter Begehr nach solchen Papiergeldzeichen bestände, so wäre nicht anzunehmen, dafs den Kassen von Privatpersonen bei der Empfangnahme von Zahlungen die Annahme von Reichs-Kassenscheinen verweigert werden sollte.

Ueber die Behandlung beschädigter und unbrauchbar gewordener Reichs-Kassenscheine hat der Bundesrath nachstehende Bestimmungen beschlossen: »Alle Reichs- und Landeskassen haben die ihnen bei

Zahlungen angebotenen beschädigten oder unbrauchbar gewordenen (mit Einschlufs der geklebten und der beschmutzten) Reichs-Kassenscheine, deren Umtauschfähigkeit (vergl. § 6 Abs. 2 des Ges. v. 30. April 1874) zweifellos ist, anzunehmen, aber nicht wieder auszugeben, sondern an Sammelstellen (die Reichs-Hauptkasse und die Ober-Postkassen, für Preufsen die General-Staatskasse und die Regierungs- bz. Bezirks-Hauptkassen, für die übrigen Bundesstaaten die Landes-Zentralkassen) abzuführen. Solche Reichs-Kassenscheine sind, aufser von der Reichs-Hauptkasse, auch von den bezeichneten übrigen Sammelstellen gegen umlaufsfähige Reichs-Kassenscheine oder baares Geld umzutauschen. Die Sammelstellen haben die bei ihnen eingegangenen einzuziehenden Scheine nach erfolgter Prüfung der Umtauschfähigkeit am Schlusse jedes Vierteljahrs unmittelbar an die preufsische Kontrole der Staatspapiere in Berlin einzusenden. Die Einsendung kann auch schon im Laufe des Vierteljahrs erfolgen, wenn sich ein Bestand von 5000 Mark oder mehr angesammelt hat. Die Kontrole der Staatspapiere leistet nach erfolgter Prüfung der Umtauschfähigkeit der eingelieferten Scheine den Ersatz dafür aus den ihr zu diesem Zwecke von der Reichs-Hauptkasse vorschufsweise zur Verfügung gestellten Mitteln und entwerthet die solchergestalt eingezogenen Scheine mittelst einer Durchschlagemaschine. Sobald eine Summe von 300 000 Mark in eingezogenen und entwertheten Scheinen sich angesammelt hat, beantragt die Kontrole der Staatspapiere bei der Reichsschulden-Verwaltung deren Vernichtung und empfängt nach erfolgter Vernichtung, die unter Kontrole der Reichsschulden-Kommission stattzufinden hat, aus dem bei der Reichsschulden-Verwaltung beruhenden Formular-Reservebestand eine nach Betrag und Abschnitten der vernichteten Summe entsprechende Menge von Formularen mit der Ermächtigung, sie auszufertigen und der Reichs-Hauptkasse zur Deckung des erhaltenen Vorschusses zu verabfolgen. Der Betrag der eingezogenen und vernichteten Scheine ist dem Reichs-Schatzamt alljährlich anzuzeigen. Einlieferer von Reichs-Kassenscheinen, deren Umtauschfähigkeit zweifelhaft oder deren Ersatz nach § 6 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 30. April 1874 dem Ermessen der Reichsschulden-Verwaltung überlassen ist, sind mit dem Antrag auf Ersatz an die Reichsschulden-Verwaltung zu verweisen.« Die Bestimmung im § 6 Abs. 2 lautet: »Die Reichsschulden-Verwaltung hat für beschädigte oder unbrauchbar gewordene Exemplare für Rechnung des Reichs Ersatz zu leisten, wenn das vorgelegte Stück zu einem echten Reichs-Kassenscheine gehört und mehr als die Hälfte eines solchen beträgt. Ob in anderen Fällen ausnahmsweise ein Ersatz geleistet werden kann, bleibt ihrem pflichtmäfsigen Ermessen überlassen«.

Nachgemachte und verfälschte Reichs-Kassenscheine haben alle Reichs- und Landeskassen gemäfs Beschlusses des Bundesraths vom 24. März 1876 anzuhalten. Wird ein eingehendes Falschstück als solches von den Kassenbeamten ohne Weiteres erkannt, so hat der Vorsteher der Kasse sofort der zuständigen Justiz- oder Polizeibehörde Anzeige zu machen und das angehaltene Falschstück vorzulegen, unter Beifügung des eingegangenen Begleitschreibens, Etiketts u. s. w., oder der über die Einzahlung aufzunehmenden kurzen Verhandlung. Erscheint die Unechtheit dagegen zweifelhaft, so ist der Schein, nachdem dem bisherigen Inhaber eine Bescheinigung über den Sachverhalt ertheilt worden, an die Reichsschulden-Verwaltung einzusenden. Letztere wird diese Scheine einer Untersuchung unterwerfen und im Falle der Echtheit für Rechnung des Reichs den Werth der Einlieferungsstelle zur Aushändigung an den Einzahler zusenden, die Scheine aber, sofern sie zum Umlaufe nicht geeignet sind, einziehen lassen.

Im Falle der Unechtheit erhält die Einlieferungsstelle das Falschstück zurück, um es an die zuständige Justiz- oder Polizeibehörde abzugeben. Der Reichsschulden-Verwaltung ist von jeder wegen Fälschung oder Nachahmung von Reichs-Kassenscheinen erfolgten Einleitung eines Untersuchungs- oder Ermittelungsverfahrens sofort Mittheilung zu machen und, sobald es ohne Nachtheil für das Verfahren geschehen kann, das Falschstück vorzulegen. Auch ist die Reichsschulden-Verwaltung von dem Fortgange des Verfahrens in Kenntnifs zu erhalten und von dessen schliefslichem Ergebnifs, unter Vorlegung der Akten und Falschstücke, zu benachrichtigen. Letztere sind von der Reichsschulden-Verwaltung aufzubewahren.

Nebenbei mag hier, weil vielleicht für einen oder den anderen Leser nicht uninteressant, das Ergebnifs einer Gewichtsfeststellung eingeschaltet werden, die im Jahre 1881 in Folge einer Wette stattgefunden hat. Es wurde das Gewicht einer Million Mark ermittelt: in 1000 Mark-Scheinen auf 2 kg, in 500 Mark-Scheinen auf 3,5 kg, in 100 Mark-Scheinen auf 13 kg, in 50 Mark-Scheinen auf 25 kg, in 20 Mark-Scheinen auf 46,44 kg und in 5 Mark-Scheinen auf 145 kg.

Die neuen Reichs-Kassenscheine fanden bei ihrem Erscheinen eine wenig günstige Beurtheilung. In der Presse wie im Reichstage war man der Meinung, dafs sie sowohl gegenüber den Gesetzen des Schönen als hinsichtlich der Dauerhaftigkeit viel zu wünschen übrig liefsen. Man hätte die Wahl der künstlerischen Ausstattung nicht einseitig vornehmen, sondern dazu weitere, berufene Kreise heranziehen sollen; derartige volksthümliche Kunsterscheinungen liefsen sich nicht vom grünen Tische aus lenken; hier liege so recht eine Aufgabe für die nationale Künstlerschaft vor, die berufen sei, den Geschmack zu würdigen und zu bilden. Der Abgeordnete Dr. Reichensperger (Crefeld) äufserte sich in der Sitzung des Reichstags vom 15. Dezember 1875, indem er nach einer Kritik der Reichs-Banknote zu 100 Mark einen Reichs-Kassenschein über 20 Mark herauszog, wie folgt: »Hier gewinnt das Mittelalter den Vorsprung. Es steht da ein eleganter Wappenherold, der ein Schild hält, dessen Gröfse mit seiner Figur ein schreiendes Mifsverhältnifs zeigt; der Schild mufs aber so grofs sein, um die beiden darauf angebrachten Ziffern bergen zu können. Dafs dies mit den Prinzipien der Aesthetik nicht recht vereinbar sei, glaube ich behaupten zu können. Auf der anderen Seite dieser Note ist wieder eine ungewöhnliche Anstrengung gemacht. Auf dem Kopfe des Adlers liegt hier ein grofser Zettel, der aufser allem Verhältnisse zu dem Kopfe steht und zweimal die Ziffer 20 enthält. Ich wünschte wirklich, dafs die betreffenden Künstler ihren guten Willen anderwärts exerzirten, wo wenigstens nicht Jedermann genöthigt ist, hernach in ihren Produktionen zu schwelgen. Der Herr Minister und Vertreter der Bundesregierungen scheint auf diese ästhetische Seite des Münzwesens kein sonderliches Gewicht zu legen. Vielleicht aber legt der verehrte Herr mehr Gewicht auf den Stoff, auf die Dauerhaftigkeit der Noten. Ich glaube, dafs auch nach dieser Seite hin unsere Münzpapiere zu wünschen übrig lassen.« Bei dieser abfälligen Beurtheilung ist vor Allem die grofse Schwierigkeit nicht in Betracht gezogen, für einen verhältnifsmäfsig kleinen Raum ein dem gegebenen Zwecke entsprechendes Bild zu erfinden, dessen einheitliche Wirkung durch die Verkleinerung auf die vorgeschriebenen Mafse nicht beeinträchtigt wird und das andererseits wieder eine Ausführung ermöglicht, welche die Nachbildung thunlichst erschwert. Leicht war es auch, auf die englischen Banknoten zu verweisen, die in ihrer äufseren Erscheinung Einfachheit und Zweckmäfsigkeit mit Feinheit und Sauberkeit verbänden und deshalb als nachahmenswerthes Vorbild dienen könnten.

Man übersah dabei, dafs in England kein Papiergeld unter 5 Pfd. Sterl. = 100 Mark ausgegeben wird, dafs bei dem ausgebildeten Schecksystem die Zahl der Noten verhältnifsmäfsig gering ist und dafs jede Note, sobald sie in eine Bankkasse zurückgelangt, nicht wieder ausgegeben wird, mithin sich nur sehr kurze Zeit in Umlauf befindet, während das deutsche Papiergeld auf eine lange Umlaufszeit berechnet sein soll, die naturgemäfs nach und nach das gute Aussehen beeinträchtigt, dadurch die Gefahr der Nachahmung vermehrt, mithin für die Ausgestaltung einen anderen Charakter erfordert. Immerhin bot sich schon nach einigen Jahren Gelegenheit, auf die erhobenen Ausstellungen zurückzukommen.

An der Wende des Jahres 1875 wurden die ersten Nachahmungen von Reichs-Kassenscheinen zu 20 Mark bekannt. In den folgenden Jahren traten Fälschungen der 50er und 5er hinzu. Wichen die meisten dieser in Lithographie ausgeführten Nachbildungen auch von den echten Scheinen so augenfällig ab, dafs die Fälschung bei einiger Aufmerksamkeit eigentlich Niemandem entgehen konnte, so tauchten doch auch Falschstücke auf, deren Ausführung so gut gelungen war, dafs die Absicht der Täuschung leicht erreicht wurde. Die falschen Scheine, schrieb die »Tribüne«, müssen durchaus geschickten Händen entstammen, da hauptsächlich Kaufleute damit betrogen werden und ihren Verlust erst kennen lernen, wenn bei irgend einer Zahlung an der öffentlichen Kasse das Falschstück angehalten wird. Die Kaufleute wissen alsdann gewöhnlich nicht mehr, von wem sie den Schein erhalten haben, und so bleibt alles Mühen der Behörden, die gemeingefährlichen Fälscher zu ergreifen, vergeblich. Die Reichsschulden-Verwaltung sicherte durch Bekanntmachungen demjenigen, welcher einen Verfertiger oder wissentlichen Verbreiter solcher Falschstücke zuerst ermittelte und der Polzei- oder Gerichtsbehörde dergestalt nachwies, dafs der Verbrecher zur Untersuchung und Strafe gezogen werden konnte, eine nach den Umständen zu bemessende Belohnung bis auf Höhe von 5000 Mark zu. Trotzdem kamen in den verschiedensten Theilen des Reichs immer neue Falschstücke zum Vorscheine. Unter anderen wurden an der badisch-württembergischen Grenze bei einem Fälscher 35 falsche 50 Mark-Scheine, bei einem Kupferstecher in Berlin aufs Sauberste gestochene Platten zur Anfertigung falscher 5 Mark-Scheine, alle weiteren zum Drucke erforderlichen Geräthschaften u. s. w. und mehrere hundert falsche Scheine beschlagnahmt. Ein Lithograph Frahme in Luxemburg sowie ein Haarschneider Hauff zu Esch a. d. Alzette wurden vom Luxemburger Schwurgerichte zu 15 Jahren Zwangsarbeit bz. zu 5 Jahren Gefängnifs verurtheilt, weil sie etwa 4000 Stück deutsche Reichs-Kassenscheine zu 5 Mark nachgemacht und zur Hälfte, meist in Elsafs-Lothringen, ausgegeben hatten. In Frahme's Reisekoffer in Diedenhofen wurden noch 2000 Stück vorgefunden. Am 1. Dezember 1882 hatte ein Notar in Elberfeld von einem Rentner in Barmen ein Kapital von 15 000 Mark in Papiergeld zum Ausleihen erhalten. Unter den Scheinen befanden sich 194 Fünfzig-Mark-Scheine = 9700 Mark. Der Notar hinterlegte die 15 000 Mark in denselben Scheinen etwa 1/2 Stunde nach dem Empfange bei einem Bankhause, dessen Kassirer das Geld ohne Bedenken annahm. Später schöpfte man jedoch Verdacht und sandte einen Schein zur Reichs-Bankstelle zur Prüfung. Es stellte sich heraus, dafs von den 194 Scheinen zu 50 Mark 190 falsch waren.

Derartigen Schädigungen konnte wirksam nur durch Einziehung der alten und Ausgabe neuer Reichs-Kassenscheine entgegengetreten werden. Man beschlofs, als Stoff für sie das Wilcox-Faserpapier zu verwenden, zu dessen Benutzung die preufsische Staatsdruckerei das ausschliefsliche Recht

für die preufsische Staatsregierung von dem Erfinder James M. Wilcox zu Glen Mills in Pennsylvanien erworben hatte, und zur Erlangung neuer Zeichnungen einen Wettbewerb unter einer Anzahl von deutschen Künstlern zu veranstalten. Für jede der drei Werthsorten zu 5, 20 und 50 Mark wurde je ein Entwurf für die Schauseite und eine Zeichnung für die Rückseite gefordert. Eine Beschränkung in der Wahl des Stiles und der darzustellenden Gegenstände fand nicht statt; nur war die Anbringung von Bildnissen lebender Personen ausgeschlossen und es sollte der die Rückseite durchziehende Faserstreifen, um seine Eigenschaft, zur Kontrole der Echtheit des Papiers zu dienen, nicht zu beeinträchtigen, durch Zeichnung nicht bedeckt werden.

Der mit der Prüfung und Begutachtung der eingesandten Entwürfe und Zeichnungen beauftragte Ausschufs bestand aus zwei Mitgliedern des Bundesraths, einem Mitgliede des Reichs-Schatzamts, dem technischen Referenten für Kunstangelegenheiten im preufsischen Kultusministerium, dem Direktor der Reichsdruckerei und dem Kupferstecher Professor Mandel in Berlin. Er empfahl die Arbeiten des Professors Wilhelm Sohn in Düsseldorf mit einigen Abänderungen zur Ausführung, die vom Kaiser durch Allerhöchsten Erlafs vom 18. Dezember 1880 genehmigt wurde.

(Schlufs folgt.)

85. Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.

In dem Aufsatz »Elektrische Exprefszüge« (Archiv 1898, S. 397) sind die Vortheile erörtert, welche der elektrische Betrieb bei Vollbahnen gegenüber dem Dampfbetriebe namentlich in technischer Beziehung bietet, und der elektrischen Zugkraft auf den Vollbahnen die besten Aussichten eröffnen. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebs auf Vollbahnen bewegt in hervorragendem Mafse die eisenbahn- und elektrotechnische Fachwelt. In Berlin hat sich eine »Studiengesellschaft für elektrischen Schnellverkehr« gebildet; die Eisenbahnverwaltungen des In- und Auslandes wenden der Sache volle Aufmerksamkeit zu und sind zum Theil schon über den Rahmen der Erörterungen hinaus zu Entwürfen und Versuchen, stellenweise zur Annahme des elektrischen Betriebs in beschränktem Umfange gelangt. Für die Elektrizitätsgesellschaften ist es gewissermafsen eine Lebensbedingung, unter Aufbietung aller erfinderischen Kraft kein Geldopfer zu scheuen, um zur glücklichen Lösung der sich darbietenden neuen und vielseitigen Aufgaben zu gelangen.

Dafs der elektrische Betrieb auf Vollbahnen unter allen Umständen möglich ist, kann nach dem heutigen Stande der Elektrotechnik als ausgemacht gelten: es handelt sich nur darum, ob dieser Betrieb auch wirthschaftlich dem Dampfbetrieb überlegen ist. Von besonderem Interesse sind daher die nachstehend im Auszuge wiedergegebenen Betrachtungen, welche die »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen« dieser Seite der Frage widmet.

Der elektrische Betrieb auf den Bahnen des Stadt- und Nahverkehrs hat bekanntlich eine aufserordentlich günstige und überraschend schnelle Aufnahme gefunden, während der Dampfbetrieb auf diesen Bahnen nur in beschränktem Mafse und vorübergehend zur Geltung kommen konnte. Diese Thatsachen haben vielfach zu der Annahme geführt, es sei die Elektrizität allgemein für Zugzwecke der Dampfkraft überlegen und daher auch

auf Vollbahnen unbedingt angebracht. Die Aufgaben, welche der Verkehr in dem einen wie in dem anderen Falle stellt, sind aber so aufserordentlich verschieden, dafs schon aus diesem Grunde eine einfache Uebertragung der Zugkraft von der einen auf die andere Gattung von Bahnen sich verbietet. Auch ist man geneigt, die neue bewegende Kraft mit der alten in ihren jeweiligen Leistungen zu vergleichen, ohne zu fragen, ob die letztere nicht etwa durch vollkommenere Ausnutzung ihrer guten Eigenschaften zu wesentlich höherer Leistung gebracht werden könnte. Seitdem aber der Gedanke aufgetaucht ist, die Elektrizität als Zugkraft werde dem Dampfe auch auf Vollbahnen eine gefährliche Wettbewerberin werden, macht sich eine erstaunliche Regsamkeit der Lokomotivtechniker nach der Richtung hin bemerkbar, der Dampflokomotive alle Vorzüge zu verschaffen, die man von der Einführung der Elektrizität als Zugkraft auf Vollbahnen erwartet, d. i. in erster Linie den ruhigen Gang und in Folge davon verminderten Angriff auf den Oberbau auch bei wesentlich gesteigerten Geschwindigkeiten. Allerdings vermag die Dampfkraft diejenigen Vorzüge nicht zu bieten, wegen deren die Elektrizität als Zugkraft auf den bisher elektrisch betriebenen Bahnen in so völlig beherrschendem Mafse sich Eingang verschafft hat, nämlich: die Theilbarkeit der jeweilig erforderlichen gesammten Betriebskraft in eine grofse Zahl kleiner Einzelbeträge, deren Gröfse sich dem fortwährend wechselnden Bedarf ohne wesentliche Verluste anpassen läfst, und die Bereitschaft einer bis zur Höchstleistung des Motors beliebig grofsen Energiemenge bei den stärksten Belastungen und beim Anfahren, gleichfalls unter Beschränkung des verstärkten Energieaufwandes auf die Zeiträume des wirklichen Bedarfs.

Die bisher elektrisch betriebenen Bahnen zeigen fast ausnahmslos dieselben kennzeichnenden Merkmale: kurze Gesammtstrecken, Betrieb mit einzelnen Motorwagen oder mit nur wenigen Anhängewagen, zahlreiche Haltepunkte, dichte Zugfolge, geringe Geschwindigkeiten. Diese Bahnen sollen in einzelnen Wagen oder kurzen Zügen recht häufige Fahrgelegenheit bieten und dienen fast ausschliefslich der Personenbeförderung im Stadt- und im Vorortverkehre. Würde in einen solchen Betrieb die Dampfkraft eingestellt, so müfste jeder Motorwagen mit Kessel und Zwillingsmaschine von solcher Leistungsfähigkeit ausgerüstet sein, dafs auf den stärksten Steigungen die gröfsten vorkommenden Lasten befördert werden könnten. Die Dampfspannung müfste, schon um ein schnelles Anfahren an den zahlreichen Haltepunkten zu ermöglichen, stets auf der zur Entwickelung der höchsten Leistung nöthigen Höhe gehalten werden. Diese augenfällige Unwirthschaftlichkeit des Dampfbetriebs ist wohl der Hauptgrund gewesen, weshalb er sich nicht in nennenswerthem Mafse hat einbürgern können, abgesehen von den Unzuträglichkeiten der Rauchentwickelung und des Funkenauswerfens, wodurch die Dampfwagen oder Dampfzüge jedenfalls noch einen weit weniger ansprechenden Eindruck machen, als das Netz der Oberleitungsdräthe beim elektrischen Betriebe. Man hat daher den Dampfmotorenbetrieb vielfach schon vor dem Auftreten der Elektrizität als Zugkraft, in der Hauptsache wohl aus wirthschaftlichen Gründen, beseitigt und ist zum Pferdebetriebe zurückgekehrt, trotzdem er mit Recht als strafsenverunreinigend und wenig thierfreundlich verschrieen ist. Die Elektrizität drängt nicht nur diesen, sondern auch den Dampfbetrieb von den Bahnen für den Stadt- und Vorortverkehr unaufhaltsam ab. Denn für Bahnen dieser Art kann es nichts Wirthschaftlicheres geben, als die Erzeugung der ganzen jeweilig geforderten und verhältnifsmäfsig geringen Zugkraft an einer Stelle, die Abgabe mittelst einer längs der Bahn laufenden, leicht herstellbaren Leitung oder aus mitgeführten Kraftsammlern nach Mafsgabe des oft und stark wechselnden Bedarfs an die ein-

fachen Motoren der Triebwagen mit ihrem vortheilhaften Angriff und ihrer bequemen Bedienbarkeit.

Es fragt sich, ob diese unleugbaren Vorzüge des elektrischen Betriebs auch auf Vollbahnen zweckmäfsig ausgenutzt werden können.

Die bisher besprochenen elektrischen Bahnen benutzen vorwiegend mit Motoren versehene Fahrzeuge; die Zahl der nicht selbstfahrenden Wagen beträgt nur etwa den dritten bis vierten Theil des ganzen Fahrzeugbestandes. Die preufsischen Staatsbahnen besafsen 1898 rund 11 600 Lokomotiven und 280 000 Wagen; auf allen europäischen Bahnen sollen gegenwärtig etwa 60 000 Lokomotiven und 1 630 000 Wagen im Betriebe sein. Die Zahl der Motorfahrzeuge bei den elektrischen Bahnen verglichen mit der Zahl der nicht selbstfahrenden Wagen ist rund 50 bis 75 mal so grofs, als die Zahl der Lokomotiven zu den gewöhnlichen Eisenbahnwagen. Es ist kaum anzunehmen, dafs die Eisenbahnverwaltungen geneigt sein werden, zur Einführung des elektrischen Betriebs auf den Vollbahnen die Zahl der Motorfahrzeuge zu vermehren und die Zahl der einfachen Wagen zu verringern.

Während der Fahrzeugbestand der elektrischen Bahnen in einzelnen Wagen oder ganz kurzen Zügen über die Bahn zerstreut wird, verwendet man den Fahrzeugbestand der Vollbahnen in Zügen von solcher Stärke, dafs zu deren Fortbewegung Maschinen mit einer Leistungsfähigkeit bis zu 1200 P.S. nöthig sind, d. i. eine Stärke, wie solche die stehenden Maschinen der zum Betrieb elektrischer Bahnen dienenden Kraftwerke vielfach nicht aufweisen. Die Theilung des ganzen jeweiligen Kraftbedarfs in eine grofse Anzahl kleiner, für den Dampfbetrieb unwirthschaftlicher Beträge kommt bei Vollbahnen nicht in Frage.

Aber auch der andere Vorzug der Elektrizität, die nahezu verlustlose Bereitschaft der bei starkem Belastungswechsel und beim Anfahren geforderten erhöhten Leistungsfähigkeit, hat für Vollbahnen untergeordnete Bedeutung. Bei den Personenzügen wechselt die Zugstärke auf der von einer Lokomotive zu durchfahrenden Strecke selten und in geringem Mafse; der Wechsel der Nutzlast spielt bei Personenzügen, bei denen die todte Last so erheblich vorwiegt, überhaupt eine unwesentliche Rolle. Bei Güterzügen ändert sich die Zugstärke nur auf den Haltestationen, die Aenderung ist im Durchschnitt erfahrungsmäfsig nicht grofs. Der Wechsel des Kraftbedarfs, welcher durch die verschiedenen Bahnneigungen und durch Krümmungen veranlafst wird, ist bei zweckmäfsig angelegten Bahnen, bei zeitgerechtem Eingriffe von Vorspann und aufmerksamer Bedienung der Lokomotive gleichfalls nicht schwerwiegend. Ebenso fällt bei der verhältnifsmäfsig grofsen Entfernung der einzelnen Haltestellen von einander ein weniger beschleunigtes Anfahren nicht erheblich ins Gewicht.

Hieraus ergiebt sich, dafs aus den Vorzügen der Elektrizität als Zugkraft auf den bisher elektrisch betriebenen Bahnen deren vortheilhafte Verwendung für Vollbahnen allgemein nicht hergeleitet werden kann. Die Verhältnisse in beiden Fällen sind nicht vergleichsfähig. Die Frage, ob der elektrische Betrieb auf Vollbahnen dem Dampfbetriebe gegenüber wirthschaftliche Vortheile bietet, mufs daher ohne Zusammenhang mit den gegenwärtig elektrisch betriebenen Bahnen behandelt werden, und zwar kommen bei der Erörterung nur Vollbahnen von grofser Gesammtstreckenlänge in Betracht, auf denen lange, schwere Züge theilweise mit grofser Geschwindigkeit beträchtliche Strecken ohne Aufenthalt durchfahren, also Bahnen mit verhältnifsmäfsig wenig Haltestellen und mit durchschnittlich erheblich geräumigerer Zugfolge als auf den elektrischen Bahnen des Nahverkehrs.

Dafs auf solchen Vollbahnen der elektrische Betrieb mittelst Akkumulatoren nicht wirthschaftlich sein kann, leuchtet bei dem gegenwärtigen Stande der Akkumulatorentechnik ohne Weiteres ein. Die Kraftaufspeicherung für längere

Strecken würde so erhebliche Gewichte der mitzuführenden Batterien und ihrer Fahrzeuge ergeben, dafs die Nutzlast eine die Wirthschaftlichkeit des Betriebs ausschliefsende Beeinträchtigung erfahren würde.

Da auch solche Fälle auszuscheiden sind, in denen die Natur eine fast kostenlose Energiequelle in Form von Wassergefällen darbietet, deren wirthschaftliche Ueberlegenheit von der Dampflokomotive nicht eingeholt werden kann, so bleibt für eine vergleichende Betrachtung nur der Fall übrig, wo die Elektrizität in einem mit Dampf betriebenen Kraftwerk erzeugt und durch Leitungen längs der Bahn den Motorfahrzeugen zugeführt wird.

Unter dieser Voraussetzung kann von einem wirthschaftlichen Uebergewichte des elektrischen Betriebs über den Betrieb mit Dampflokomotiven nur die Rede sein, wenn

die Krafterzeugung auf den bewegten Fahrzeugen (Lokomotiven) kostspieliger ist, als die Krafterzeugung in stehenden Dampfmaschinenanlagen, und wenn

mit diesen Mehrkosten die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der elektrischen Einrichtungen (Dynamos, Leitungen, Elektromotoren) sowie für deren Unterhaltung, endlich die Verluste in den elektrischen Leitungen gedeckt werden können.

Diese Bedingungen bilden die wesentlichste Grundlage des wirthschaftlichen Vergleichs beider Betriebsweisen; ihnen gegenüber treten die zu Gunsten des elektrischen Betriebs sonst vielfach angeführten Umstände zurück. Namentlich ist das der Fall bezüglich der stärkeren Inanspruchnahme des Oberbaues durch die Dampflokomotive, deren Bedienung durch einen besonders geschulten und daher höher zu besoldenden Führer, der feuersicheren Eindeckung der an der Bahn gelegenen Gebäude sowie der freizulassenden Schutzstreifen in durchschnittenen Nadelwaldungen.

Die Erzeugung der Dampfkraft auf den bewegten Fahrzeugen stellt sich bei Weitem nicht so kostspielig im Vergleiche zu den stehenden Anlagen, als man wohl annehmen könnte. Zwar mufs die Leistungsfähigkeit jeder Lokomotive den gröfsten auf der Fahrt an sie gestellten Anforderungen genügen. Die Summe der verfügbaren Kräfte, welche die zu gleicher Zeit auf einer Bahnstrecke thätigen Lokomotiven darstellen, wird daher gröfser sein als die zur Bestreitung desselben Betriebs in dem Kraftwerke zu beschaffende Kraft. Die Stärke der Maschinen in dem Kraftwerke kann sich auch einem mittleren Bedarfswerth anschliefsen, weil nicht alle von dem Werke zu versorgenden Züge zu gleicher Zeit unter den ungünstigsten Bedingungen (Anfahren, Steigungen) sich befinden; es ist ferner die Möglichkeit gegeben, die zeitweise überschüssige Kraft des Werkes anderweit zu verwerthen, z. B. zum Laden von Akkumulatoren, während der vorhandene Ueberschufs über den jeweiligen Gesammtkraftbedarf in den Lokomotiven nicht Verwendung finden kann. Das ist offenbar unwirthschaftlich; aber man mufs erwägen, dafs im Vergleiche zu den Dampfmaschinenanlagen der grofsen Kraftwerke die Lokomotive eine im Verhältnisse zu ihrer Leistung leichte Maschine ist. Um die in den 60 bis 70 Lokomotiven einer mittleren Zugbildungs- und Maschinenwechselstation enthaltenen Zugkräfte zu ersetzen, würde eine Gesammtleistung von etwa 40 000 bis 50 000 P. S. erforderlich sein, die auch von keinem der gewaltigsten elektrischen Kraftwerke aufgebracht wird. Auch keines der mit Wasser betriebenen Kraftwerke scheint den Bedarf einer mittleren Station an Zugkraft decken zu können; dem Rheinstrome werden bei Schaffhausen (Rheinfelden) nur 15 000 P. S. entnommen. Selbst die Ausnutzung der Wasserfälle am Niagara (200 000 P. S.) und am Eisernen Thore (160 000 P. S.) sind höchstens geeignet, dem Zugkraftbedürfnifs einer gröfseren Bahn zu genügen.

Die Dampfmaschinenanlage eines Kraftwerkes von 1000 P. S. läfst sich keinesfalls für den Preis einer gleich

leistungsfähigen Lokomotive, etwa 40 000 Mark, betriebsfähig herstellen, sondern kostet das Zwei- und Dreifache, abgesehen von den Kosten der Gebäude und Schornsteine. Der Brennstoffverbrauch der Lokomotive ist zwar etwa 17 v. H. gröfser als der eines Kraftwerkes derselben Leistung. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dafs die Lokomotive auch die Verwendung minderwerthiger Brennstoffe gestattet. Zu den erheblich gröfseren Anlagekosten stehender Dampfmaschinenanlagen von solchem Umfange, wie sie der elektrische Betrieb auf Vollbahnen erfordert, gegenüber den Beschaffungskosten einer Anzahl gleich leistungsfähiger Lokomotiven kommen die beträchtlichen Kosten der Bedienung solcher Anlagen. Auf den Dampflokomotiven besorgt einen grofsen Theil der Bedienung das auch bei den elektrischen Lokomotiven kaum entbehrliche Personal von zwei Köpfen. Stellt man diese Umstände dem Mehrverbrauche der Lokomotive an Brennstoff und dem unwirthschaftlichen Kraftüberschusse der im Betriebe befindlichen Lokomotiven, verglichen mit dem wirklichen Kraftbedarfe gegenüber, so werden die Kosten der Energieerzeugung auf den Fahrzeugen nur unter bestimmten beschränkten Bedingungen diejenigen der Energieerzeugung in Kraftwerken soweit übertreffen, dafs aus dem Mehr die Dynamomaschinen, die Leitungen und Elektromotoren beschafft, bedient, unterhalten, verzinst und ersetzt, aufserdem die Spannungsverluste in den Leitungen und gegebenenfalls bei der Umformung der Spannung, gedeckt werden können.

Der genaue wirthschaftliche Vergleich beider Betriebsarten fordert selbstverständlich noch die Berücksichtigung anderer Umstände als der hier angedeuteten, namentlich auch des erhöhten Aufwandes für Instandsetzung der Dampflokomotiven. Diese Umstände können aber nur eine gewisse Verschiebung der Grenze, bis zu welcher der elektrische Betrieb wirthschaftlich erscheint, zu Ungunsten der Dampflokomotive veranlassen. Im Wesentlichen werden die erwähnten Punkte bei dem Vergleich ausschlaggebend sein und wir kommen zu dem Schlufsergebnisse, dafs die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebs auf Vollbahnen keine wirthschaftlichen Vortheile bietet.

Es möge noch einer werthvollen Eigenschaft der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge Erwähnung geschehen, nämlich der Möglichkeit, gröfsere Geschwindigkeiten anzuwenden, als mit der Dampflokomotive erreichbar sind.

Dieser Vorzug ist darin begründet, dafs bei den elektrisch betriebenen Fahrzeugen die Triebkraft stets mit gleichem Hebelarm auf die Fahrzeugachse wirkt, während der Hebelarm bei den Dampflokomotiven dauernd derart wechselt, dafs er bei jeder der zahlreichen Umdrehungen der Triebräder zweimal gleich Null wird und zweimal den höchsten Werth erreicht. Das hieraus sich ergebende Uebergewicht des elektrischen Betriebs bezüglich der Gangsicherheit bei Anwendung gröfserer Geschwindigkeiten wird auch durch die weitgehendste Vervollkommnung der Dampflokomotive kaum auszugleichen sein.

Es fragt sich aber, ob für eine Erhöhung der bisher zugelassenen Geschwindigkeiten auf Vollbahnen ein Bedürfnifs überhaupt vorliegt und ob die Dampflokomotive den berechtigten Ansprüchen in dieser Hinsicht unter voller Wahrung der Gangsicherheit zu entsprechen vermag.

Der Wunsch, dafs die Fahrgeschwindigkeiten erhöht und damit die Fahrzeiten abgekürzt werden, tritt immer dringender hervor, seit die Zahl der Züge, welche grofse Strecken durchfahren und dabei nur die für Betriebszwecke unentbehrlichen Aufenthalte nehmen, mit jeder Fahrplanperiode zunimmt. Die Landesgrenzen bilden keine Schranken mehr für die Bildung durchgehender Schnellzüge. Wir sind auch in Europa durch die Exprefszüge zu Verhältnissen des internationalen Schnell- und Fernverkehrs gelangt, die denen Nordamerikas und Rufslands zwar nicht an die Seite gestellt werden können, aber doch dem Reisenden ein

tagelanges Verweilen im Zuge ohne Unterbrechung zumuthen. Dadurch steigern sich die Anstrengungen der Reise trotz aller Bequemlichkeiten, die dem Reisenden im Zuge geboten werden, und bringen die Wohlthaten einer Abkürzung der Fahrzeiten — abgesehen von dem Gewinn an kostbarer Zeit selbst — in erhöhtem Maſse zum Bewuſstsein. So drängt namentlich die Entwickelung des internationalen Personenverkehrs auch in Europa auf Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten unaufhaltsam hin.

In Deutschland ist durch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 80 km in der Stunde festgesetzt. Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde ist eine Steigerung bis zu 90 km erlaubt. Es mehren sich aber die Stimmen solcher auch den Verhältnissen nahestehenden Männer, welche diese Grenzen als zu eng gesteckt halten, wenn auch andererseits anerkannt werden muſs, daſs in der Zulassung erhöhter Geschwindigkeiten Vorsicht geboten ist. In anderen Ländern geht man indeſs weiter.

In Frankreich war schon im Jahre 1853 eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde zugelassen. Probefahrten sind dort neuerdings mit 138 und 144 km Geschwindigkeit und befriedigendem Erfolg ausgeführt worden. In England und Amerika, wo gesetzliche Schranken überhaupt nicht gezogen sind, wendet man Geschwindigkeiten von 96, 120, ja bis zu 160 km in der Stunde an. Es sind also auch mit der Dampflokomotive Geschwindigkeiten ohne Gefahr erreichbar, die über das bisher in Deutschland übliche Maſs weit hinausgehen. Daſs dies heute ohne Beeinträchtigung der Betriebssicherheit möglich ist, ist zum groſsen Theile dem Anreize zu danken, welchen der drohende Wettbewerb der Elektrizität den Lokomotivtechnikern zur Vervollkommnung der Dampflokomotive gegeben hat. Diese Bestrebungen sind, wie hervorragende Fachleute versichern, in noch weiterem Maſse durchaus Erfolg versprechend. Berücksichtigt man nun, daſs auf den bestehenden Vollbahnen der Steigerung der Geschwindigkeit in den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, in den baulichen Anlagen sowie in den Sicherungsanlagen der Bahnhöfe gewisse Grenzen gezogen sind, so kommen wir zu dem Schlusse, daſs die Dampflokomotive alle Geschwindigkeitssteigerungen zu leisten vermag, die innerhalb dieser Grenzen anwendbar erscheinen, und es liegt kein Grund vor, zur Elektrizität die Zuflucht zu nehmen.

86. Klondike und die Verkehrsverhältnisse im Jukongebiete.

Unter den Goldländern der Erde ist Alaska das nördlichste und unwirthlichste. Hohe Gebirge mit ungeheueren Gletschern und ewigem Schnee umgeben die Südküste der Halbinsel; weite, menschenleere Einöden, in denen der Winter 9 Monate lang ein strenges Regiment führt, trennen die Goldfelder des Klondike von der Auſsenwelt. Als im Jahre 1897 in Folge der Entdeckung der Goldschätze Tausende von Menschen in dieser Wildniſs zusammenströmten, hatte es den Anschein, als ob sie aus Mangel an Zufuhr während des Winters dem gröſsten Elende verfallen müſsten. Der Kongreſs der Vereinigten Staaten von Amerika bewilligte sogleich 200 000 Dollars zum Ankaufe von Lebensmitteln und Kleidern für die Nothleidenden. Um eine Verbindung mit ihnen herzustellen, die man über

die südlichen Gebirgspässe im Winter für unmöglich hielt, wurden in Norwegen 100 Rennthiere gekauft; unter der Führung von Lappländern sollten sie zur Herstellung einer Rennthierpost zwischen der Jukonmündung und den Goldfeldern dienen, was bei der Entfernung von mehr als 2000 km in den Schneegefilden von Alaska kein alltägliches Unternehmen gewesen wäre. Aber die Sache nahm ein klägliches Ende. Das Rennthiermoos, welches den Thieren zur Nahrung dienen sollte, verdarb unterwegs und die Rennthiere, die während der Ueberfahrt schwer unter der Seekrankheit litten, starben dahin, lange bevor sie die Küsten von Alaska erreichten. Ihre Begleiter, die Lappländer, die man gegen einen Jahreslohn von je 4000 Mark gedungen hatte, mufsten in ihre Heimath zurückbefördert werden.

Noch abenteuerlicher als die Rennthierpost waren andere Pläne zur Herstellung einer Verbindung mit Klondike. Ein findiger Kopf wollte »Eislokomotiven«, eine Art Dampfwagen auf Schlittenkufen, bauen; Andere träumten von Luftballonfahrten über das Gebirge.

Es stellte sich aber bald heraus, dafs solche aufsergewöhnliche Mafsnahmen gar nicht erforderlich waren und dafs der Uebergang über die Gebirgspässe sich wesentlich erleichtern liefs. 1898 baute man eine Drahtseilbahn zur Gepäckbeförderung über den Chilkoot-Pafs und im Winter von 1898 zu 1899 sogar eine Eisenbahn von Skagway über den Weifsen Pafs (vergl. Archiv von 1899, S. 614). Die Besorgnisse, die man um das Schicksal der Verbannten am Klondike gehabt hatte, erwiesen sich später als übertrieben.

Ein Ausflug nach der Goldstadt Dawson City ist jetzt kein so gewagtes Unternehmen mehr, wenn man nur in der Lage ist, einige tausend Mark zu opfern. Man fährt im eleganten Ozeandampfer nach Nordamerika, dampft im bequemen Schlaf- und Salonwagen quer über den Kontinent nach Seattle (Wash.) oder Vancouver (Brit.-Columbien) am Grofsen Ozean, nimmt eine Dampferfahrkarte nach Skagway, fährt von da mit der Eisenbahn nach Bennett und schliefslich mit einem Flufsdampfer nach Dawson. Wir nehmen dabei an, dafs die Eisenbahn, die bereits im Frühjahr 1899 den Weifsen Pafs überschritten hatte, inzwischen bis Bennett fertiggestellt worden ist. Diese Reise, die man in 25 Tagen zurücklegen kann, kostet in der 2. Klasse etwa 1400 Mark und in der 1. Klasse etwa 1600 Mark; für den Rückweg ist dieselbe Summe bereit zu halten. Hierzu kommen die Ausgaben für die Ausrüstung, namentlich angemessene Kleidung, für den Lebensunterhalt in Alaska und, wenn man Gold graben will, für das nothwendige Handwerkszeug.

Eine hübsche Schilderung seiner Reise nach Klondike und der dortigen Verhältnisse hat Léon Boillot in dem von uns mitbenutzten Buche »Au mines d'or du Klondyke, du Lac Bennett à Dawson City« (Verlag von Hachette & Co., Paris, 1899) entworfen.

Die ersten Schwierigkeiten begannen früher schon in Seattle, einer Hafenstadt von 50 000 Einwohnern. Hier hatten sich beim Beginne des Goldfiebers im Winter 1897/98 ganze Schaaren von Goldsuchern eingefunden, welche der Ueberfahrt nach Dyea oder Skagway harrten; es fehlte aber an Schiffen. Schliefslich fanden sich Spekulanten mit weitem Gewissen, die in der Eile alte, gebrechliche Dampfer herrichteten und die Abenteurer zu hohen Preisen weiterbeförderten, wobei zahlreiche Unglücksfälle nicht ausblieben.

In Victoria, der Hauptstadt von Britisch-Columbien, am Südende der Insel Vancouver, müssen sich die Goldsucher gegen eine Abgabe von 40 Mark einen Erlaubnifsschein zum Goldgraben lösen, der gleichzeitig zum Holzschlagen, Fischen und Jagen im nordwestlichen Kanada ermächtigt.

Denn das Klondikegebiet liegt ganz in Kanada, wenn auch ziemlich nahe der Grenze des zu den Vereinigten Staaten gehörenden Territoriums Alaska.

Durch enge Kanäle und Meeresarme, an gebirgigen Inseln und den bewaldeten Ufern des Festlandes entlang, dessen Schneegipfel bis zu 2000 und 3000 m ansteigen, führt die Reise über Juneau nach Skagway, das 1500 km nördlich von Seattle liegt.

Nach Erledigung der Zollangelegenheiten in Skagway, das noch zum Gebiete des Territoriums Alaska gehört, während nördlich davon über das Randgebirge die kanadische Grenze läuft, begann vor der Eröffnung der Eisenbahn der beschwerliche Fufsmarsch über den etwa 800 m hohen Weifsen Pafs (White Pafs). Der Uebergang war um so mühseliger, als die Reisenden grofse Lasten an Lebensmitteln und Ausrüstungsgegenständen zu befördern hatten. Die kanadischen Beamten gestatten, um einer Hungersnoth vorzubeugen, Niemand das Ueberschreiten der Grenze, der nicht mindestens 200 kg Lebensmittel nachzuweisen vermag. Da es, auch unter Benutzung eines Schlittens, unmöglich war, die ganze Ausrüstung auf einmal fortzuschaffen, so wurde die Ladung in mehrere Traglasten zerlegt und diese auf mehreren Märschen immer nur von einer Station zur anderen befördert. Die an der offenen Strafse oder in Verstecken zurückgelassenen Waarenniederlagen sind überall heilig und unantastbar; einem Diebe wäre es auch bei dem Mangel an einer schnellen Beförderungsgelegenheit kaum möglich, zu entfliehen.

Eine besonders schwierige Stelle auf dem Wege nach dem Weifsen Passe ist die »Stachelschwein-Schlucht«. Felsentrümmer, oft so grofs wie ein Haus, bedecken den schmalen Weg und thürmen sich über einander. Der den gröfsten Theil des Jahres vorhandene Schnee bildet trügerische Brücken zwischen den Felsentrümmern; auf einfachen Baumstämmen überschreitet man tiefe Schluchten, in denen die Bergwasser rauschen. In diesem Engpasse, den Menschen und Packthiere im Gänsemarsche begehen müssen und wo man in den verkehrsreichsten Zeiten zuweilen eine Stunde lang warten mufste, um einen entgegenkommenden Zug vorbeizulassen, ist der Schlitten nicht zu gebrauchen; das ganze Gepäck mufs auf wiederholten Gängen hindurchgetragen werden.

Unterhalb der Pafshöhe befinden sich einige sehr einfache Gasthäuser, von denen aus man in 2 Stunden auf steilem Wege die Scheitelfläche erreicht. Auf dem Weifsen Passe hat die kanadische Regierung eine Zoll- und eine Polizeiwache eingerichtet, da hier die Grenze vorüberführt. Viele Monate ist das Haus im Schnee vergraben und Schneestufen führen zu ihm hinab. Eine vom Sturme zerzauste Fahne zeigt dem Wanderer den Weg. Hier auf der Pafshöhe lagerten in den letzten Wintern oft Hunderte von Goldsuchern, die ihre Zelte im Schnee aufschlugen und ihre werthvollen Vorräthe aufstapelten. Speck und Schinken, Säcke voll Mehl, Kerzen für die langen Winternächte am Jukon, Konserven, Thunfisch und Sardinen, eingekochte Gemüse, Kartoffeln, Zwiebeln, Karotten, Büchsenfleisch, getrocknete Früchte, Pfirsiche, Aepfel, Pflaumen, Aprikosen, Rosinen, eine grofse Blechflasche voll Essig, Käse, Pfeffergurken, Zucker, Salz, Erbsen, Bohnen — alles doppelt in starke, getheerte Leinewand gehüllt —, mufs der zukünftige Millionär bei sich führen. Dazu kommen Hacken, Schaufeln, Aexte, Ruderstangen für die Schiffahrt auf den Seen und Flüssen, Sägen, Bohrer, Hämmer, Zangen, Nägel, Schrauben und selbst ein Vorrath von Fensterglas. Für den Haushalt in der kalten Einöde darf ein kleiner eiserner Ofen nicht fehlen; Küchengeschirr, ein Zelt, Schlafsäcke, Reisetaschen, Koffer, Kleider- und Stiefelsäcke sind ebenfalls unerläfslich. Ein Stück Segelleinwand

wird über den Waarenhaufen ausgebreitet; dies ist der einzige Schutz, den man in diesen ungastlichen Gefilden für nöthig erachtet.

Der Abstieg vom Weifsen Passe führt durch eine Reihe von Schluchten über Sunrise City (Stadt des Sonnenaufganges) nach Log Cabin, wo die gröfsten Mühseligkeiten überwunden sind. 12 km weiter liegt endlich Bennett am gleichnamigen See, das Ende der Fufswanderung. Bennet hat durch den erwähnten Bahnbau erhöhte Bedeutung gewonnen; es ist einer der volkreichsten Orte Alaskas.

Ein anderer Weg nach Bennet führt über den Chilkoot-Pafs, der 1080 m hoch, also gegen 300 m höher ist als der Weifse Pafs. Der Weg beginnt in Dyea, 10 km nordwestlich von Skagway. Man geht von Dyea auf guter Fahrstrafse durch eine herrliche Gegend nach Canyon City, 10 km von Dyea entfernt. Von Canyon City steigt man 7 km aufwärts bis Sheep Camp, das nur noch 5 km von der Pafshöhe entfernt ist. Am Fufse des steilen Aufstiegs befinden sich die Holzhäuser für den Betrieb der Drahtseilbahn, die zur Gepäckbeförderung über den Berg eingerichtet ist. Lawinenstürze haben den Chilkoot-Pafs etwas in Verruf gebracht, obgleich der Weg über diesen Pafs nach Bennett kürzer ist als der über den Weifsen Pafs. Die Seilbahngesellschaft übernimmt die Gepäckbeförderung von Dyea bis zum Lindeman-See auf der anderen Seite des Gebirges, den man vom Passe aus auf einem mehrstündigen Marsche durch Bergschluchten erreicht. Die Seenkette zur Seite des Weges — Deep Lake, Long Lake, Krater Lake — bildet mit den Verbindungsflüfschen den Oberlauf des Lewis, des linken Quellflusses des Jukon. Auf dem weiter unten folgenden Lindeman-See verkehren seit 1898 Dampfer; doch können sie nicht nach dem nächsten See, dem Bennett-See, gelangen, da der kurze Verbindungsflufs eine Kette von Stromschnellen bildet.

Die Weiterreise von Bennett nach Dawson City kann seit Mitte 1898 mittelst Dampfschiffs erfolgen und in 6 Tagen zurückgelegt werden. Die Fahrpreise sind jedoch sehr hoch, weshalb noch viele Reisende die romantische Reise auf einem selbstgezimmerten Boote vorziehen. Zu diesem Zwecke pflegt man in den ersten Frühjahrsmonaten in Bennett einzutreffen und das Boot bis zum Beginne der Schiffahrt fertig zu stellen. Die Reisenden schlagen an den schönen, bergigen Ufern des mit dickem Eise bedeckten Sees ein Zeltlager auf; das Boot bauen immer mehrere Personen gemeinschaftlich. Es müssen Bäume gefällt, Bretter gesägt und die zu einem festen Fahrzeug erforderlichen Theile hergestellt werden. Eine Sägemühle in der Nähe von Bennett liefert auch fertig geschnittene Bretter, doch sind sie sehr theuer. Durch den Schiffsbau vergehen Wochen und Monate, wobei die Sonne immer höher steigt und die Tage immer länger werden. Der Frühling tritt meist ganz plötzlich ein; aber das Eis hält bis Ende Mai oder Anfang Juni Stand. Erst um diese Zeit kann daher die Abfahrt stattfinden. Da in den letzten Jahren an den Ufern des Sees stets eine grofse Anzahl Goldsucher auf einmal ihre Schiffe zimmerte, so belebte sich der See beim Beginne der Schiffahrt plötzlich mit einer ganzen Flotte, die hoffnungsfroh dem Jukon zusteuerte.

Ein enger Kanal führt aus dem Bennett-See nach dem Targish-See, der mehrere Arme nach den Thalsenkungen des Berglandes ausstreckt. Durch den »Sechsmeilenflufs« führt die Reise weiter nach dem Marsh-See, worauf eine 80 km lange Flufsreise auf dem »Fünfzigmeilenflusse« bis zum Laberge-See folgt. Alle die genannten Seen, der Lindeman-, Bennett-, Targish-, Marsh- und Laberge-See, sind mit ihren Verbindungsflüssen Glieder des Lewisflusses; die Bezeichnungen »Sechsmeilenflufs«, »Fünfzigmeilenflufs« u. a. beziehen sich auf bestimmte Theilstrecken des Flufslaufs.

Der »Fünfzigmeilenflufs« hat schon die stattliche Breite von 200 m. Seine Ufer sind hügelig und bewaldet. Auf halbem Wege zwischen dem Marsh- und dem Laberge-See bildet der Flufs die berüchtigten White Horse-Stromschnellen (Schimmelfälle). Hier strömt der Flufs mit grofser Schnelligkeit zwischen senkrechten Wänden durch eine Schlucht. Eine eigenartige, 6 km lange Pferdebahn umgeht die gefährliche Stelle. Die Schienen dieser Bahn bestehen aus Baumstämmen, deren Rinde man entfernt hat und auf denen plumpe Lastwagen laufen. Die eisernen Räder der letzteren haben sehr breite Spurkränze, die mit ihren konkaven Laufflächen die Holzschienen umfassen. Die Reisenden pflegen für ihr Gepäck die Pferdebahn zu benutzen und den Weg nach dem anderen Ende der Stromschnellen zu Fufse zurückzulegen. Die Dampfer müssen hier umkehren, da sie durch die Stromschnellen nicht fahren können; die leeren Holzkähne aber werden der Strömung preisgegeben und unterhalb der Schlucht wieder aufgefangen. Die Höhe der Güterbeförderungsgebühren auf der Pferdebahn (12 Pf. für das Pfund) sind die Ursache, dafs manche Reisende mit ihren Kähnen und ihrem Gepäcke die Fahrt durch die Schlucht wagen, was mit Hülfe eines geschickten Lootsen auch weniger Gefahr bietet, als es den Anschein hat. Für die Dampferreisenden besteht im Unterwasser eine besondere Verbindung mit Dawson.

Der aus dem langgestreckten Laberge-See heraustretende »Dreifsigmeilenflufs« besitzt ebenfalls seine Stromschnellen, die zwar weniger reifsend sind als die White Horse-Schnellen, wegen vorspringender Felsen aber grofse Aufmerksamkeit erfordern. Weiterhin nimmt der Flufs rechts den bedeutenden Teslinflufs und 50 km unterhalb den Grofsen Lachsflufs (Big Salmon River) auf. Nach einer weiteren Reise von mehr als 200 km auf dem sich immer mehr ausbreitenden Lewis gelangt man zum Fort Selkirk, wo sich der von rechts kommende zweite Quellflufs des Jukon, der Pelly, mit dem Lewis vereinigt. Bis hierher will man die Bahn von Bennett weiterbauen.

Das Fort Selkirk wurde 1848 von Robert Campbell für Rechnung der Hudsonbaigesellschaft gegründet; aber die Chilkoot-Indianer plünderten es 1854 und steckten es in Brand. Gegenwärtig befinden sich hier aufser den alten Ruinen einige neue Gebäude aus rohen Baumstämmen für eine kleine Besatzung und ihre Vorräthe.

Der Jukon, der vom Fort Selkirk ab eine Breite von 500 bis 600 m hat und zahlreiche bewaldete Inseln bildet, nimmt 150 km unterhalb des Forts links den Weifsen Flufs und 15 km weiterhin rechts den Stewart-Flufs auf. Mit diesem Flusse ist bereits das Gebiet der Goldfelder erreicht, wie zahlreiche Blockhütten an seinen Ufern und die Niederlagen der Goldsucher erkennen lassen. Von der Mündung des Stewart-Flusses sind es noch 100 km bis Dawson City. Auf dieser Strecke mündet links der »Sechzigmeilenflufs« in den Jukon. Da in Dawson das Holz knapp und theuer ist, so pflegen die Reisenden unterwegs in den Wäldern so viel Holz auf ihre Fahrzeuge zu laden, als sie nur immer fortbringen können.

Die gewissermafsen über Nacht entstandene Stadt Dawson liegt am rechten Ufer des Jukon, 2420 km von der Mündung entfernt, in dem Winkel, welchen der hier einmündende Klondike-Flufs mit dem Jukon bildet. Die Stadt besteht nur aus Holzhäusern und Zelten und zählt je nach der Jahreszeit 15 000 bis 20 000 Einwohner. Am Ufer des Jukon sind in einer drei- bis vierfachen Reihe die Fahrzeuge der Bewohner befestigt. Viele Leute wohnen auf ihren Schiffen und müssen, wenn sie ans Land wollen oder in ihr schwankendes Heim zurückkehren, jedesmal über andere Fahrzeuge hinwegklettern. In der Stadt haben schon wiederholt furchtbare Feuersbrünste gewüthet. Der

Baugrund ist fast unerschwinglich theuer und das Baumaterial sowie die Arbeitskräfte sind es nicht minder. Fast das ganze Gelände gehört einem gewissen Joe Ladue, der es im September 1897, wenige Wochen nach der Entdeckung der Goldfelder am Bonanza, in Besitz nahm. Ein kleiner Bauplatz an der Hauptstrafse hat einen Werth von 30 000 Dollars; für ein Häuschen mit nur einem Raume werden monatlich 150 bis 250 Dollars Miethe gezahlt.

Auf der etwa 1 km langen Hauptstrafse, deren »Saloons«, Bars, Hôtels, Restaurants und Waarenlager sich mehr durch prahlerische Aufschriften als durch innere Gediegenheit auszeichnen, spazieren Hunderte und Tausende von Müfsiggängern umher, die nach Ueberwindung so vieler und so grofser Schwierigkeiten glücklich hierher gelangt sind und nun nicht recht wissen, weshalb sie da sind. Viele kommen erst hier zum Bewufstsein ihrer Thorheit und werden von Heimweh ergriffen. Die ertragreichen Goldfelder sind längst eingetheilt und in festen Händen. Die Preise für die Lebensmittel sind so ungeheuer hoch, dafs die Abnahme der mitgebrachten Vorräthe mit Schrecken beobachtet wird. Dabei steht der Winter wie ein drohendes Gespenst im Hintergrunde. Als »Prospektor« auf die Goldsuche gehen, was man sich daheim so interessant und romantisch vorgestellt hatte, ist in der rauhen Wirklichkeit mit den gröfsten Mühsalen und Gefahren verbunden. Nur den Wenigsten glückt es, neue abbaufähige Goldfelder zu entdecken; unter Hunderten kommt kaum einer zu dem ersehnten Reichthume, die Meisten sind gezwungen, als Tagelöhner auf den Minenplätzen zu arbeiten, was Vielen, die solche Arbeit nicht gewohnt sind, gar hart ankommt. Die Muthlosesten verkaufen dann schnell den gröfsten Theil der mitgebrachten Habseligkeiten und fahren im eigenen Boote oder mit einem der Dampfer den Jukon hinab, der Heimath zu.

Die Waarenlager von Dawson City sind willige Abnehmer der zurückgelassenen Geräthschaften, da stets ein lebhafter Umsatz in den Ausrüstungsgegenständen für Goldsucher stattfindet. Neue Sachen werden namentlich von der »Alaska Commercial Company« und der »North American Trading Company« eingeführt, die ihre eigenen Dampfschiffe auf dem Jukon und auf dem Ozean haben.

Da der Eisgang auf dem unteren Jukon erst Ende Juni vorüber ist und die Schiffahrt von der Mündung her nicht früher begonnen werden kann, so treffen die ersten Dampfer aus St. Michael erst Mitte Juli in Dawson ein. Dann findet ein allgemeiner Preissturz statt und am Flufsufer beginnt ein förmlicher Jahrmarkt, auf dem, wie auch sonst am Klondike, das einheimische Gold in Form von Staub, Körnern oder gröfseren Stücken nach Gewicht in Zahlung gegeben wird. Vor der Ankunft der Dampfer sind zeitweise folgende Preise gezahlt worden: für ein lebendes Huhn 40 Mark, für ein frisches Ei (in Dawson gelegt) 8 Mark, für eine Melone 100 Mark, für eine Apfelsine 2 Mark, für einen kleinen Apfel 1 Mark, für eine Flasche Mineralwasser oder Bier 20 Mark u. s. w. Im Allgemeinen bilden Hülsenfrüchte, Pökelfleisch, Konserven und dergl. die Nahrung der Goldgräber, eine Kost, die sich Jeder bald zum Ueberdrusse gegessen hat.

Pferde und Maulthiere sind selten, denn das Futter während des langen Winters ist theuer. Für den Frachtverkehr in der Stadt sind einige zweispännige Lastwagen vorhanden; man miethet sie, wie Boillot berichtet, mit dem Kutscher zum Satze von 40 Mark die Stunde, das sind $66^2/_3$ Pf. die Minute. In der That werden auch die Minuten mitgerechnet. In den »Saloons« mit ihren grofsartigen Namen, wie »Monte Carlo«, »Eldorado« u. s. w. wird viel gespielt, was keineswegs verboten ist. Obgleich die Opfer oft gehörig gerupft werden, beklagt

sich doch Niemand. Selbst an Bällen und Theatervorstellungen fehlt es nicht. Hier verjubelt der Goldsucher, der vielleicht Monate lang draufsen in den Bergen einsam gelebt und unter den gröfsten Strapazen einen Beutel voll Gold gewonnen hat, oft in wenigen Tagen oder gar Stunden seinen ganzen Schatz. Dann macht er sich mit leeren Taschen wieder auf den Weg, um das schreckliche Leben in der Einöde von neuem zu beginnen.

Die gesundheitlichen Verhältnisse in der Stadt sind im Winter günstiger als im Sommer, wo der Sumpfboden und der Mangel an gutem Trinkwasser Fieber erzeugen. Die Sterblichkeit ist jedoch unter der durchweg im besten Alter stehenden Bevölkerung nicht bedeutend.

Dawson besitzt zwei Banken, bei denen das gewonnene Gold angelegt werden kann: die »British Bank of North America« und die »Canadian Bank of Commerce«. Zwei Zeitungen, der »Yukon Midnight Sun« (Mitternachtsonne des Jukon) und der »Klondyke Nugget« (Klondiker Goldklumpen) sorgen für geistige Nahrung. Sie erscheinen ein- oder zweimal in der Woche und kosten 2 Mark für die Nummer.

Auf dem linken Ufer des Klondike-Flusses erhebt sich eine Vorstadt, die durch eine lange hölzerne Brücke mit Dawson verbunden ist.

Eine amüsante Beschreibung giebt Boillot von der Handhabung des Postdienstes in Dawson. Auf einer nach einer Photographie gefertigten Illustration seines Buches erblicken wir einige hundert Menschen, die in der Strafse anscheinend eine Volksversammlung abhalten. Dies ist jedoch nicht der Fall; die Leute warten vielmehr vor einem Holzgebäude, worin sich das Postamt befindet, auf die Ausgabe der angekommenen Briefe. Sie haben es nicht eilig, sondern rauchen gemächlich ihre Pfeife, plaudern oder lesen die Zeitung; sie wissen, dafs es viele Stunden dauern wird, ehe sie an die Reihe kommen werden, weshalb sich die meisten Stühle, Kisten oder andere Sitzgelegenheiten mitgebracht haben. Gegen 10 Uhr öffnet sich die Thür und der erste der Wartenden wird eingelassen, worauf man die Thür von innen wieder sorgfältig verriegelt. Der Eingetretene nennt den Polizeisoldaten, welche den Postdienst verrichten, seinen Namen, worauf jene aus den Fächern einige zusammengeschnürte Briefpackete hervorlangen und, nachdem sie die Verschnürung gemächlich gelöst haben, die Adressen langsam durchstudiren oder buchstabiren. Schliefslich bekommt der Wartende die Nachricht, dafs nichts für ihn angekommen sei. Seufzend entfernt er sich; er hat die Ueberzeugung, dafs in irgend einem Winkel des Postamts sich doch eine Nachricht von seinen Lieben daheim vorfinden müsse, die zu erlangen unter den vorhandenen Umständen unmöglich ist. Ein Anderer wird eingelassen und dieselbe Förmlichkeit wiederholt sich feierlich und automatisch, wie es sich auf einem solchen Polizei-Postamt in der Wildnifs inmitten einer zusammengewürfelten Bevölkerung von Tausenden von Abenteurern geziemt. Die Damen sollen etwas rücksichtsvoller behandelt werden; sie haben durch eine besondere Thür freien Zutritt zu der sonst so ängstlich gehüteten Verkehrsanstalt.

So wenig die Polizeisoldaten in Dawson City nach unseren Begriffen für den Postdienst geeignet sind, so prächtig verstehen sie es, auf Ruhe und Ordnung zu halten. Seit der Gründung der Stadt ist kaum ein Verbrechen von Bedeutung vorgekommen. Diebstähle sind unbekannt oder wenigstens sehr selten und ohne Belang. Die persönliche Sicherheit ist vollkommen und Ordnung herrscht bis zu den entferntesten Wasserbächen, so dafs jeder Goldsucher ruhig seine Strafse ziehen und die werthvolle Ausbeute der Minen nach Dawson bringen kann.

Das Klima ist in den wenigen Sommermonaten gut. Obgleich Dawson

noch diesseits des Polarkreises liegt, ist im Juni und Juli doch ununterbrochen Tag; denn während der drei Stunden, wo die Sonne unter dem Horizonte weilt, herrscht eine taghelle Dämmerung. Eine furchtbare Plage sind die Fliegen und Mücken, gegen welche der Mensch wehrlos ist. Das Thermometer steigt zuweilen bis 40° C. über Null; dennoch thaut der Boden nur bis zu einer gewissen Tiefe auf. Das ewige Eis darunter, welches der Winter von Mitte September bis Ende Mai mit seinen Temperaturen bis zu 50° C. unter Null bildet, bleibt unberührt.

Fährt man den Jukon weiter hinab, so gelangt man 70 km unterhalb der Stadt Dawson zur Mündung des von Westen kommenden Forty Mile Creeks (Vierzigmeilenflusses), wo die beiden Städte Forty Mile City und Cudahy liegen. An den Ufern dieses Jukonzuflusses wurde schon 1886 Gold in lohnender Menge gefunden. 6 km unterhalb Cudahy mündet rechts der Coal Creek (Kohlenbach) in den Jukon, in dessen Gebiete man eine gute Braunkohle findet. Am Nation Creek läfst die Alaska Commercial Company für ihre Dampfer Kohle graben und davon während des Winters einige Tausend Tonnen am Ufer des Jukon aufstapeln. Eine kurze Strecke unterhalb der Mündung des Kohlenbaches überschreitet man die Grenze zwischen Kanada und dem Territorium Alaska. Weiterhin folgt der Handelsposten Circle City und am nördlichsten Punkte, welchen der Jukon erreicht, gerade auf dem Polarkreise, das Fort Jukon, 550 km von Dawson und 1870 km von der Mündung entfernt. Hier ändert der Flufs seine bisherige nordwestliche in eine südwestliche Richtung.

Der Jukon ist auf seinem Mittel- und Unterlaufe sehr breit und inselreich. Er durchströmt in einer Breite bis zu 15 km ein spärlich mit Pechtannen, Pappeln und Weiden bewaldetes Flachland, das nur durch die Ramparthügel unterbrochen wird. Der wichtigste Handelsplatz für den Pelzhandel ist Nuklukahyet, 1055 km oberhalb der Mündung. Indianer und Weifse stellen den Pelzthieren, z. B. dem Elenthiere, welches die Gröfse eines Pferdes erreicht und 800 kg schwer wird, dem nur wild vorkommenden kanadischen Rennthiere, dem Bären, dem Wolfe, dem Luchse, den grauen, schwarzen, blauen und rothen Füchsen u. s. w. eifrig nach.

Der Jukon ergiefst sich in mehreren breiten Armen in den Nortonsund des Beringmeers. An der Mündung liegt der Handelsposten Kutlik, 150 km von dem Fort St. Michael entfernt, dessen Hafen der Treffpunkt der Ozeandampfer und der den Jukon hinauffahrenden Flufsdampfer ist. Die letzteren, deren Zahl sich in den vergangenen Jahren naturgemäfs sehr vermehrt hat, sind wie die Mississippidampfer lang und schmal mit einem Schaufelrad am Heck und einem hohen Oberbaue für die Reisenden. In den unteren Räumen sind freie Gelasse für die Holzvorräthe vorhanden, die man am Flufsufer aufnimmt und mindestens täglich einmal erneuert werden müssen. Eine Unternehmergesellschaft läfst an geeigneten Stellen am Ufer Holz aufstapeln und verkauft es an die Dampfer. Wo solche Vorräthe fehlen, mufs von der Schiffsmannschaft oder von den Reisenden Holz geschlagen werden. Die Dampfer fahren in stehendem Wasser mit 12 bis 13 Knoten Geschwindigkeit und haben einen Tiefgang von weniger als 1 m. Im Sommer 1898 waren bis Mitte September 57 Dampfer von St. Michael bis Dawson hinaufgefahren; ihre Fahrzeit betrug 15 bis 20 Tage. Einer der Dampfer, der »Jukoner«, brauchte jedoch nur 8 Tage 10 Stunden. Die Rückfahrt wird von den meisten Dampfern in 10 Tagen bewerkstelligt; in entgegengesetzter Richtung, von Dawson nach Bennett, fahren die Dampfer ebenfalls 9 bis 10 Tage. Da man von Bennett nach Skagway in 2 Tagen und von da nach Seattle oder Victoria in 4 bis 5 Tagen ge-

langen kann, während die zwischen St. Michael und St. Franzisco verkehrenden Dampfer etwa 15 Tage zur Ueberfahrt brauchen, so erreicht man auf dem oberen Wege die Eisenbahn zur Rückfahrt nach der Heimath schneller als auf dem unteren Wege. Letzterer ist jedoch billiger als ersterer und wird deshalb gern gewählt.

Nach diesem Ueberblick über das Jukongebiet und seine Verkehrsmittel wenden wir uns den Goldfeldern zu. Das ganze Gebirgsland östlich und südöstlich von Dawson City ist sehr goldreich. Am ausgiebigsten sind die Thäler des Klondike und seiner linksseitigen Nebenflüsse. Unter den letzteren sind der Bonanza mit dem Eldorado, der Bären-Creek und der Bunkers-Creek mit dem Goldgrund-Creek hervorzuheben. Diese Flüsse entspringen auf dem »Dom«, einem stattlichen Berge südlich des Klondike. Im »Dom« vermuthet man daher die goldhaltigen Quarzadern, denen das Gold des Alluvialbodens seinen Ursprung verdankt, und zwar um so mehr, als die auf der anderen Seite des Berges zum Indianerflufs eilenden Bäche ebenfalls goldhaltig sind. Andere Quarzberge sind im Quellgebiete des Klondike vorhanden. Aber das Gestein ist auffallend arm; erst wenn man in den Bergen goldführende Adern und Gänge entdeckt haben wird, werden, wie in Transvaal, Australien und anderwärts, Stampfwerke entstehen, mit deren Hülfe die Goldgewinnung im Grofsen betrieben werden kann. Gegenwärtig wird das kostbare Metall ausschliefslich aus einstmaligen Flufsablagerungen ausgewaschen, wobei die Thatsache, dafs die reichsten Schichten ziemlich tief liegen, darauf hindeutet, dafs seit der Ablagerung des Goldes erhebliche Zeiträume verstrichen sein müssen. Nach der Ansicht des kanadischen Geologen Dr. Dawson und des Prof. Nordenskjöld in Upsala, welcher das Jukongebiet bereist hat, müssen ungeheuere Quarzlager vorhanden sein, von denen der goldhaltige Kies des Klondike herrührt. Das gefundene Gold ist vor langen Zeiten von Flüssen abgelagert worden, deren Lauf von dem der heutigen erheblich abwich, und das reiche Gestein ist vielleicht durch Veränderungen in der Erdoberfläche in unzugängliche Tiefen gelangt.

Die Schätze des Klondikegebiets wurden im Sommer 1896 von drei Männern, Robert Henderson, Frank Swanson und einem gewissen Munson, entdeckt, indem sie im Goldgrundthal eine unerwartet reiche Ausbeute erzielten. Die Kunde davon verbreitete sich schnell über ganz Alaska und die zerstreuten Jäger und Goldsucher strömten herbei, um sich einen »Claim«, d. h. ein Stück Land zum Goldgraben, zu sichern. Die Claims sind nach gesetzlicher Vorschrift 500 Fufs (seit Kurzem nur noch 250 Fufs) lang, in der Richtung des Flufslaufs gemessen; in der Breite reichen sie von einem Ufer zum anderen bis zur Höhe der Uferböschung von 3 Fufs über dem Wasserspiegel. Der Bonanza und der Eldorado umfassen zusammen 278 Claims zu 500 Fufs Länge und ihre kleinen Zuflüsse haben ebenso viele Claims; alle diese Goldfelder sind besonders ergiebig. Der Generalgouverneur des Nordwest-Territoriums, Ogilvie, ein aufserordentlicher Kenner des Landes, schätzt die zu erwartende Ausbeute von 100 bestimmten Claims auf 120 000 000 Mark. Der Claim Nr. 30 am Eldorado wird allein 4 000 000 Mark abwerfen. Den ganzen Goldreichthum des Eldoradobachs und seiner Zuflüsse schätzt Ogilvie auf 240 bis 320 Millionen Mark. Die Claims haben oft ihre Besitzer gewechselt, da Viele die werthvollen Gründe für mehr oder minder erhebliche Summen verkauften und weiterzogen.

Wer jetzt als »Prospektor« auszieht, um neue Entdeckungen zu machen, mufs 100 und mehr Kilometer weit von Dawson wandern. Derartige Reisen sind nur im Sommer möglich, wenn der Boden aufgethaut und fliefsendes Wasser vorhanden ist. Der

Prospektor mufs die nöthige Ausrüstung, Werkzeuge u. s. w. und Lebensmittel für längere Zeit mit sich führen. Wenngleich die Vorräthe hier und da in »Verstecken« niedergelegt werden, so mufs er doch von Zeit zu Zeit nach Dawson oder nach einem anderen Stapelplatze zurückkehren, um sich von neuem Lebensmittel zu kaufen. Die etwaige Jagdbeute und die in den Wäldern wachsenden Heidelbeeren und Pilze reichen zu seinem Unterhalte nicht aus. Das Land ist vielfach schlammig und sumpfig; am Tage macht sich eine brennende Sonnengluth und in der Nacht eine empfindliche Kälte bemerkbar. Hierzu kommt die Mückenplage und das Gefühl der Einsamkeit in der menschenleeren Einöde. Das Loos des Goldsuchers ist daher kein beneidenswerthes. Entschädigt wird er nur durch die herrliche reine Luft und die landschaftlichen Schönheiten des Landes. Oft ziehen Mehrere in Gesellschaft aus. Man prüft den Boden auf seinen Goldgehalt in der Weise, dafs man einige Schaufeln Erde in einer flachen Schüssel auswäscht und den aus kleinen Würfeln von Magneteisen bestehenden Rückstand über einem Feuer trocknet, worauf der feine Goldstaub oder, wenn es hoch kommt, die Goldkörner zu Tage treten. Eine Goldausbeute im Werthe von 40 Pf. in einer solchen Schüssel Erde gilt als sehr ermuthigend. Ist nach zahllosen vergeblichen Versuchen endlich ein ergiebiges Feld entdeckt, so wird für jeden Theilnehmer der Gesellschaft ein Claim abgesteckt und man begiebt sich nach Dawson, um das Eigenthumsrecht eintragen zu lassen.

Die kanadische Regierung erhebt von der Goldausbeute eine Abgabe von 10 v. H. Das Abbauen der Minen geschieht in der Weise, dafs man durch die oft mehrere Meter, zuweilen sogar 10 bis 15 m starke unergiebige Oberflächenschicht einen Schacht in die Tiefe gräbt und die goldhaltige Erde in Querstollen herausholt. Der hart gefrorene Boden begünstigt durch seine Haltbarkeit diese Abbaumethode, erschwert aber andererseits das Graben, da er fortwährend durch Holzfeuer aufgethaut werden mufs. Diese bergmännischen Arbeiten werden im Winter verrichtet. Man schichtet die aus der Tiefe geholte Erde in grofsen Haufen über einander und beginnt mit der Goldwäscherei erst im Sommer, wenn das Bachwasser zu fliefsen beginnt. Dann baut man lange Holzkästen (sluices boxes), auf deren Boden inwendig in regelmäfsigem Abstande kleine Querleisten befestigt werden; auch versieht man das Bodenbrett mit flachen Vertiefungen, in denen sich das Gold festsetzen kann. Nachdem man mehrere solcher Kästen mit geringer Neigung in einer Reihe so aufgestellt hat, dafs der eine der Kästen immer in den anderen einmündet, füllt man den obersten Kasten mit Golderde und leitet einen Wasserstrahl hinein. Hierdurch werden die erdigen und sandigen Bestandtheile fortgespült, während das schwerere Gold an den Leisten oder in den Vertiefungen der Bodenbretter zurückbleibt. Seit Mai 1898 hat man auch mehrere hundert Meter über dem Wasserspiegel des Eldorado und des Bonanza sehr ergiebige Goldfelder entdeckt. Hier ist die Goldgewinnung wegen Wassermangels schwieriger; doch hat man es gelernt, mit Hülfe einer eigenartigen Vorrichtung unter Verwendung von Quecksilber das Gold vom Sande zu scheiden.

Man hat die Goldproduktion im Klondikegebiet im Jahre 1897 auf 6 Millionen Dollars und 1898 auf 13 Millionen Dollars geschätzt, während nach Boillot in letzterem Jahre die ganze Golderzeugung der Erde 237,5 Millionen Dollars betragen hat. Davon entfallen allein 58,3 Millionen auf Afrika, 57,4 Millionen auf die Vereinigten Staaten von Amerika und 55,7 Millionen auf Australien. Die Ausbeute im Klondikegebiet ist also noch verhältnifsmäfsig gering; sie wird

jedoch mit der fortschreitenden Vervollkommnung der Einrichtungen steigen. 1899 wurde daselbst ein Ertrag von 20 oder selbst 30 Millionen Dollars erwartet; bestimmte Angaben liegen darüber noch nicht vor.

Eine andere Goldgegend Alaskas ist 1899 am Kap Nome, unter 64° nördlich und 165° westlich von Greenwich, in der Nähe der Beringsstrafse entdeckt worden. Die neuen Goldfelder ziehen sich mehr als 100 engl. Meilen weit zwischen der Norton-Bay und dem Kap Prince of Wales an der Meeresküste hin. Der goldhaltige Sand liegt nur etwa 1 m unter der im Sommer sehr sumpfigen Erdoberfläche und soll stellenweise aufserordentlich ergiebig sein. Da dieses verheifsungsvolle Land durch seine Lage am Meeresstrand im Gegensatze zu Klondike sehr leicht erreichbar ist, so hat sich schon im Sommer 1899 ein grofser Schwarm Abenteurer dahin begeben, um bei Zeiten die begehrten Claims zu belegen. Eine neue Stadt, Nome City, entstand im Handumdrehen; sie zählte im August 1899 gegen 7000 Einwohner und hat vor Dawson City das voraus, dafs sie ganz aus Treibholz gebaut ist. Denn am Kap Nome fehlen die Wälder; dafür wird die Küste von Treibholzlagern umsäumt, die das Beringsmeer angeschwemmt hat. Der Ursprung des Holzes ist zumeist im oberen Jukongebiete zu suchen, von wo es der Flufs bei Hochwasser herabbringt; doch finden sich darunter auch Stämme aus südlicheren Gegenden, selbst solche, die von der asiatischen Küste herstammen. Neuerdings ist ein gewaltiges Goldsucherheer nach der Tundra am Kap Nome aufgebrochen; da jedoch die gehegten Erwartungen sich zum grofsen Theil als trügerisch erwiesen haben, ist zu bezweifeln, dafs Kap Nome den Auswandererstrom von Klondike in erheblichem Mafse ablenken und die Goldausbeute von Alaska beträchtlich vermehren werde.

Eine Entwerthung des gelben Metalls ist auch bei weiterer Zunahme der Produktion nicht zu befürchten; denn allein zu gewerblichen Zwecken sind jährlich für 300 Millionen Mark Gold erforderlich und von den Kulturstaaten geht einer nach dem anderen zur Goldwährung über. Im Jahre 1897 hat nach Angabe des Münzdirektors der Vereinigten Staaten die Gesammtsumme der Goldprägungen auf der Erde, allerdings mit Einschlufs der in erheblichem Umfange vorgenommenen Umprägungen, nicht weniger als 437,7 Millionen Dollars betragen. Die Münzstätten vieler Länder brauchen noch lange eine grofse Goldzufuhr. Die Bedeutung Alaskas auf wirthschaftlichem Gebiete, die früher im Wesentlichen nur in seinem Pelzhandel bestand, ist daher so lange gesichert, als seine Goldminen einen reichen Ertrag liefern. Wenn diese erschöpft sein werden, wird das ferne Schneeland wahrscheinlich in seine frühere Vergessenheit zurücksinken.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Stapellauf des neuen Reichs-Postdampfers »Kiautschou«. Der zweite der neuen Dampfer, welche die Hamburg-Amerika Linie zur Einstellung in die Reichs-Postdampferlinie nach Ostasien erbauen läfst, ist am 15. September auf der Werft des »Vulkan« zu Bredow bei Stettin vom Stapel gelaufen. Die Taufe wurde von dem Staatssekretär des Reichs-Postamts vollzogen, der dabei folgende Rede hielt:

»Vom Vulkan erbaut, für die Hamburg-Amerika Linie bestimmt, liegt das stolze Schiff hier vor uns, das wir heute seinem Element übergeben. Es ist zweifellos, dafs in diesem Moment, wo der vierte jener grofsen Dampfer vollendet ist, die bestimmt sind, dem Verkehre mit Ostasien und speziell dem Verkehre mit China zu dienen, unsere Blicke sich auch dahin wenden, wohin die Blicke der gesammten zivilisirten Welt gerichtet sind, dahin, wo unsere Soldaten Sühne fordern sollen für das Deutschland gegenüber verletzte Volksrecht. Wenn wir zurückblicken, so sehen wir, dafs die wirthschaftliche Kraft Deutschlands von Jahr zu Jahr, von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer mehr erstarkt und dafs diese Flagge, die der Dampfer führen wird, geschützt ist von Deutschlands politischer Macht. Die Geschichte lehrt uns hier auch: wirthschaftliche Macht ohne politische Kraft besteht nur eine kurze Zeit. Auch die wirthschaftliche Kraft kann sich nur wirklich entfalten, wenn gleichzeitig die politische Macht gekräftigt wird. Hoffen wir, dafs alle Parteien in Deutschland erkennen, wie nothwendig es ist, um unseren Einflufs im Auslande zu erhalten, dafs wir uns Alle schaaren um die deutsche Kaiserstandarte. Einigkeit macht stark, und so hoffe ich, dafs auch mein Wunsch mit diesem Taufakt in Erfüllung geht, dafs wir alle vergessen, was uns trennt, dafs wir Alles einsetzen zu Deutschlands Ehre und Gröfse. Und so taufe ich Dich, stolzes Schiff« — in diesem Augenblick zerschellte, von des Redners Hand geschleudert, die Champagnerflasche am Bug des Kolosses — »Kiautschou«. Trage den Namen unserer deutschen Kolonie im fernen Osten. Wir hier, die wir hier versammelt sind, wollen das, was wir fühlen, was wir erhoffen und was wir erstreben, zusammenfassen in den Ruf: Unser allergnädigster Kaiser, König und Herr, er lebe hoch, hoch, hoch!«

Seine Majestät der Kaiser hat auf die Meldung des Staatssekretärs, dafs der Reichs-Postdampfer »Kiautschou« glücklich vom Stapel gelaufen sei, an den »Vulkan« nachstehenden telegraphischen Glückwunsch gesandt:

Es gereicht mir zur grofsen Freude, dem »Vulkan« und der »Hamburg-Amerika Linie« zu dem heute glücklich verlaufenen Stapellaufe meinen Glückwunsch senden zu können. Möge der Reichspostdampfer »Kiautschou« als ein Beweis deutscher Arbeitskraft und seemännischer Tüchtigkeit stets mit Glück dem Verkehre zwischen dem Vaterland und dem fernen Osten dienen. Ich war leider durch die Anhäufung der Geschäfte verhindert, dem Stapellaufe beizuwohnen.

Wilhelm I. R.

Ein deutsches Schwimmdock in Dar-es-Salaam. An der ostafrikanischen Küste fehlte es bisher an einer Gelegenheit zum Docken, so dafs die dort verkehrenden Kreuzer und Küstendampfer zur Ausführung gröfserer Instandsetzungsarbeiten (Reinigung des Schiffsbodens, Auswechselung von Wellen und Schrauben u. s. w.) gezwungen waren, unter grofsem Zeitverluste fernliegende Häfen, wie Bombay und Kapstadt, aufzusuchen. Um diesem Uebelstand abzuhelfen, hatte die Kolonial-Abtheilung des Auswärtigen Amts bei der Schiffbauwerft »Howaldtswerke« in Kiel ein für den Hafen von Dar-es-Salaam bestimmtes Schwimmdock in Auftrag gegeben, das in diesem Frühjahre fertig gestellt worden ist. Nachdem das Dock an Land völlig zusammengesetzt und von den Auftraggebern besichtigt worden war, wurde es wieder zerlegt und als Fracht an Bord des von den Howaldtswerken

gemietheten deutschen Dampfers »India« nach Ostafrika gesandt. Der Dampfer ist am 13. August in Dar-es-Salaam angekommen, wo das Dock unter der Leitung von Technikern der Howaldtswerke wieder zusammengesetzt und zu Wasser gebracht werden wird. Die Montirung des Werkes kann etwa gegen Neujahr beendet sein.

Das neue Schwimmdock ist nach einer Mittheilung der »Hamb. Börsenh.« ein zweiseitiges stählernes Ponton-Schwimmdock, das durch Loskuppeln seiner einzelnen Pontons diese und seine sonstigen Theile selbst docken kann. Die langen Seitenwände stehen aufrecht auf den vier Pontons, welche den Boden bilden. Die Länge des ganzen Dockes beträgt 64,77 m, die ganze Breite 22,00 m, die lichte Weite 17,00 m, die Länge des einzelnen Pontons 15,24 m. Zwischen den letzteren ist ein freier Raum von 1,27 m gelassen worden, wodurch die Gesammtlänge des Dockes von 64,77 m erreicht wird.

In seiner jetzigen Gröfse reicht das Dock zum Docken unserer kleinen Kreuzer der Kondor-Klasse sowie zum Heben von Küstendampfern und auch mittelgrofsen längeren Handelsdampfern aus, da ein geringes Ueberstehen von Bug und Heck der Dampfer über die Enden des Dockes den Schiffen nicht schadet. Um später auch Kreuzer von 100 m Länge und gröfsere Handelsdampfer docken zu können, müfste das Dock verlängert werden. Auch dies ist vorgesehen, indem durch Hinzufügen von drei neuen Pontons mit den entsprechenden Seitenwänden das Dock verlängert und bis zu einer Hebekraft von 3000 Tons gebracht werden kann, doch können auch schon mit dem jetzigen Docke längere Schiffe von mehr als 1800 Tons Gewicht zur Besichtigung und Reparatur einzelner Unterwasserstellen theilweise gedockt werden, zumal der Hafen von Dar-es-Salaam völlig gegen Seegang geschützt ist.

In dem Jahresberichte der Deutschen Ostafrika-Linie für 1899 war erwähnt (vergl. S. 503), dafs Ende 1899 und Anfang 1900 die Dampfer dieser Linie »Bundesrath«, »General« und »Herzog« von englischen Kriegsschiffen aufgebracht wurden, aber nach ergebnifsloser Durchsuchung nach Kriegskontrebande wieder freigegeben werden mufsten. Die der Gesellschaft hieraus erwachsene Schädigung ist nunmehr von einer aus Beauftragten der deutschen und der englischen Regierung gebildeten Kommission abgeschätzt und ihr eine von der englischen Regierung zu zahlende Entschädigung von 25 000 Pfd. Sterl. = 510 000 Mark zugesprochen worden. Die Auszahlung des Betrags an die Gesellschaft ist bereits erfolgt.

Bauten der Hamburg-Amerika Linie in Cuxhaven. Die Hamburg-Amerika Linie hat sich in Folge der Schwierigkeiten, welche die ungenügende Tiefe der Unterelbe den grofsen Dampfern der Gesellschaft, insbesondere den Schnelldampfern, seit Jahren bereitete, entschlossen, einen Theil ihres Betriebs nach Cuxhaven zu verlegen. Der Hamburger Staat wird dort in den von ihm erbauten Hafenanlagen für den Betrag von annähernd $1^3/_4$ Millionen Mark die für die Hamburg-Amerika Linie nothwendigen Bauten und Bahnanlagen herstellen. Betrieb und Unterhaltung der Bahnanschlüsse übernimmt die Eisenbahn-Direktion Altona. Die für den Lösch- und Ladebetrieb, die Passagierabfertigung und sonstige Zwecke erforderlichen Bauten und Anlagen umfassen die Gleis- und Krahnanlagen, die Empfangsgebäude für die Kajüt- und Zwischendeckpassagiere nebst anstofsender Halle für die Zollabfertigung, den Güterschuppen, die Reparaturwerkstatt und das Maschinengebäude. Für den 16 756 qm grofsen Platz und die Anlagen darauf hat die Hamburg-Amerika Linie eine Pachtsumme von

jährlich 112 702 Mark zu zahlen. Ihr Pachtvertrag läuft auf 26 Jahre. Aufserdem übernimmt die Gesellschaft den Betrieb der ganzen elektrischen Anlage im Hafen mit der Verpflichtung, dem Staate bis zu einem Drittel des erzeugten elektrischen Stromes zum Selbstkostenpreis abzugeben.

Um ihren Angestellten in Cuxhaven in gesundheitlicher und wirthschaftlicher Beziehung günstige Lebensbedingungen zu schaffen, hat die Hamburg-Amerika Linie, etwa 15 Minuten vom neuen Hafen entfernt, ein umfangreiches Gelände erworben, auf dem ein ausschliefslich für die Angestellten der Gesellschaft bestimmter Stadttheil mit Strafsenanlagen, Kanalisirung und Wasserversorgung errichtet wird. Aus der ganzen Anlage, deren Werth sich auf 1 ½ Millionen Mark belaufen dürfte, soll nur ein mäfsiger Zins erzielt werden.

III. LITERATUR.

Praktisches Hülfsbuch für Beamte der Telegraphie und Telephonie zum Gebrauch an internationalen Leitungen. Lexikalisch geordnete Sammlung von technischen und anderen Vokabeln, Redewendungen und Mustern für Amtstelegramme. — Deutsch-französisch und französisch-deutsch. — Zusammengestellt und herausgegeben von Hugo Pinn, Postassistent, Berlin 1900. Selbstverlag. Preis 60 Pf.

Mit der stetig fortschreitenden Vermehrung der internationalen Telegraphenleitungen und mit der Ausdehnung des Fernsprechbetriebs über die Grenzen hinaus wird es für einen grofsen Theil der Apparatbeamten und Aufsichtsbeamten nothwendig, sich mit der im internationalen Telegraphen- und Fernsprechverkehre gebräuchlichen dienstlichen Umgangssprache eingehend vertraut zu machen. Als solche gilt gemäfs den Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrags in erster Linie die französische. Entsprechend dem Bedürfnisse nach möglichster Kürze des Ausdrucks haben sich im Laufe der Zeit für den Verkehr am Apparate gewisse besondere Redewendungen eingebürgert, die im gewöhnlichen Verkehre nicht gebraucht werden und daher selbst den des Französischen Kundigen zunächst unbekannt sind. Die bisher vorhandenen ähnlichen Hülfsbücher enthalten diese Redewendungen, besonders die im Fernsprechverkehr üblichen, unseres Wissens nicht. Den bei der Abwickelung des internationalen Telegraphen- und Fernsprechverkehrs thätigen Beamten wird daher ein Werkchen, wie das vorliegende, worin derartige Redewendungen auf Grund praktischer Erfahrungen übersichtlich zusammengestellt sind und das aufserdem über alle im Dienstverkehr auf den internationalen Leitungen vorkommenden technischen und sonstigen Ausdrücke Aufschlufs giebt, willkommen sein. Auch die als Anlage dem Handbüchlein beigegebene Sammlung von Mustern zu Amtstelegrammen wird in manchen Fällen mit Vortheil verwendet werden können.

Das Werkchen hat sich in kurzer Zeit viele Freunde erworben, so dafs es bereits in zweiter Auflage vorliegt. Für eine etwaige dritte Auflage möchten wir die Aufmerksamkeit des Herausgebers auf eine Vermehrung der für den internationalen Fernsprechverkehr angewendeten Ausdrücke hinlenken. Nach dieser Richtung hin scheint das Büchlein erweiterungsfähig.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 21. BERLIN, NOVEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

87. Postmonopol in den Hauptverkehrsländern Europas.

Eine der wichtigsten und zugleich der am meisten umstrittenen Fragen des Postrechts ist von jeher die gewesen, ob und inwieweit der Staat ein ausschliefsliches Recht zur Beförderung von Personen und Sachen mittelst der Posten in Anspruch nehmen solle. Soweit es sich um die Beförderung von Personen handelt, hat diese Frage allerdings im Laufe der Zeit ihre Bedeutung verloren, da die Vermittelung des Personenverkehrs von Ort zu Ort immer mehr von der Post auf die Eisenbahn übergegangen ist. Demzufolge ist auch in Deutschland das Postregal in Betreff der Personenbeförderung seit Anfang 1872 ganz aufgehoben worden. Andere Länder, wie Oesterreich und die Schweiz, halten zwar noch an diesem Vorrechte des Staates fest, doch ist in Oesterreich nach dem Gesetze vom 31. März 1865 der »Staatsvorbehalt des Personentransports zu Wasser und zu Lande« darauf beschränkt, dafs es verboten ist, »auf Poststrafsen, d. i. solchen Strafsen, auf denen Poststationen bestehen, wie auch auf anderen Strafsen, die zur Umfahrung der Poststationen benutzt werden können, Anstalten zur Beförderung von Reisenden mit Pferdewechsel mit den von ihnen benutzten Wagen (Extraposten) zu errichten und zu unterhalten«; in der Schweiz erstreckt sich das Postregal nach dem Gesetze vom 5. April 1894 zwar allgemein auf

»den regelmäfsigen und periodischen Transport von Personen«, doch werden vom Schweizerischen Bundesrathe gemäfs der ihm durch das genannte Gesetz ertheilten Ermächtigung vielfach Konzessionen für die regelmäfsige und periodische Beförderung von Personen auf Fuhrwerken, Dampfschiffen u. s. w. sowie für die Beförderung von Personen mit Extraposten ertheilt, so dafs die Post von dem ihr zustehenden ausschliefslichen Rechte der Beförderung von Personen thatsächlich nur in verhältnifsmäfsig geringem Umfange Gebrauch macht.

Demgegenüber ist das Vorrecht des Staates zur ausschliefslichen Beförderung von Sachen mittelst der Posten bei dem immer lebhafter sich gestaltenden Verkehr auch heute noch von gröfster Wichtigkeit. Darüber, auf welche Gegenstände sich das Postmonopol erstrecken solle, haben die Anschauungen im Laufe der Jahre vielfach gewechselt. Während beispielsweise in Preufsen

nach der Allgemeinen Post-Ordnung vom 26. November 1782 die Beförderung von verschlossenen Briefen, von Packeten bis zu 40 Pfund und von Summen Geldes, ferner der Zeitungsdebit;

nach dem Gesetze vom 5. Juni 1852 die Beförderung verschlossener Briefe, der einer Stempelsteuer unterliegenden Zeitungen und Anzeigeblätter, von gemünztem Gelde und Papiergeld, ungemünztem Golde und Silber, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, endlich von Packeten bis zum Gewichte von 20 Pfund;

nach dem Gesetze vom 21. Mai 1860 die Beförderung von verschlossenen Briefen, von Zeitungen politischen Inhalts und von gemünztem Gelde und Papiergeld

unter den Postzwang fiel, erstreckt sich der Postzwang heute in Preufsen wie im ganzen Deutschen Reiche nur noch auf die Beförderung von verschlossenen Briefen und politischen Zeitungen. Aehnlich ist die Entwickelung in anderen Ländern gewesen. Im Allgemeinen unterliegen heute in den Hauptverkehrsländern Europas nur Briefe oder Gegenstände, die mit der Briefpost befördert werden, dem Postzwange. Nur in einzelnen Ländern ist das Postmonopol auch für andere Sendungen aufrecht erhalten worden. Im Einzelnen bestehen indefs in den verschiedenen Ländern die gröfsten Verschiedenheiten sowohl in Bezug auf den Umfang des Postmonopols wie in Bezug auf die Ausnahmen davon. Es dürfte daher von Interesse sein, die in den wichtigsten Ländern Europas bestehenden Bestimmungen über das Postmonopol in Anlehnung an den Wortlaut der betreffenden Gesetze u. s. w. wiederzugeben.

1. Deutschland.

Nach dem Postgesetze vom 28. Oktober 1871 ist der Post ausschliefslich vorbehalten die Beförderung:

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,

gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes. Dabei werden unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten befördert werden, den verschlossenen Briefen gleichgeachtet.

Vom Postzwange bestehen jedoch folgende Ausnahmen:

a) Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt sich der Postzwang nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsorts;
b) es ist gestattet, zugenähten, versiegelten oder sonst verschlossenen Packeten, die auf andere Weise als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene

Briefe, Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packets betreffen;

c) die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet, doch doch darf ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwang unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen noch für Andere zurückbringen.

Diese Bestimmungen sind durch das Gesetz, betreffend einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen, vom 20. Dezember 1899 dahin erweitert worden, dafs

1. der Postzwang auf verschlossene und solchen gleichzuachtende Ortsbriefe ausgedehnt worden ist;
2. Anstalten zur gewerbsmäfsigen Einsammlung, Beförderung oder Vertheilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Waarenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, nicht mehr betrieben werden dürfen.

Zu den Ausnahmen vom Postzwange sind folgende weiteren Ausnahmen hinzugetreten:

a) Verschlossene Briefe dürfen im Ursprungsort ohne Einschränkung gegen Bezahlung befördert werden, wenn die Boten weder die Einsammlung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen und Zeitschriften oder Waarenproben gewerbsmäfsig betreiben noch im Dienste einer Privatbeförderungsanstalt stehen;
b) Privatbeförderungsanstalten dürfen in eigener Angelegenheit verschlossene Briefe auch durch ihre Bediensteten befördern lassen

2. Oesterreich.

Das Postregal (definirt als »die dem Staate in Hinsicht auf Transporte von Sachen und Personen vorbehaltenen ausschliefsenden Rechte und die den Anstalten zur Ausübung dieser Rechte zugestandenen Vorzüge und Auszeichnungen«) erstreckt sich nach dem Gesetze vom 5. November 1837, soweit der Sachentransport in Frage kommt, auf die Beförderung:

1. von versiegelten oder sonst verschlossenen Briefen, denen alle verschlossenen handschriftlichen oder durch Druck hergestellten Mittheilungen oder Nachrichten, welche die Adresse einer abwesenden Person tragen, beigezählt werden;
2. von periodischen Schriften, und zwar von Journalen und Zeitungen, in Blättern oder in Heften, ohne Unterschied des Inhalts und der Art der Vervielfältigung, vorausgesetzt, dafs ihre Herausgabe nicht sechs Monate zurückliegt,

beides jedoch nur insoweit, als es sich um die Beförderung zwischen Orten handelt, welche mit einander in einer unmittelbaren oder mittelbaren Postverbindung stehen.

Ausnahmen vom Postzwange:

a) Es ist gestattet, Briefe und periodische Schriften
   1. durch einen Diener, einen eigenen Boten oder überhaupt durch eine zu dem eigenen oder des Adressaten Hausstande gehörende Person,
   2. durch eine zu dieser Versendung besonders gedungene Person

   befördern zu lassen, vorausgesetzt, dafs derjenige, welcher den Transport veranlafst oder vollzieht, sich dabei nicht mit der Sammlung von Briefen oder Schriften für Rechnung zweier oder mehrerer Personen oder Adressaten beschäftigt.

b) Den Frachtführern dürfen Frachtbriefe und Urkunden überhaupt offen oder von Gefällsämtern (Accise-Behörden) unter amtlichem Siegel mitgegeben werden, wenn sich diese Schriften auf die beförderten Gegenstände beziehen.

Zu diesen im Gesetze vorgesehenen Ausnahmen vom Postzwange treten noch folgende weiteren Ausnahmen hinzu, die auf Verfügungen der K. K. Hofkammer beruhen und als Auslegungen der gesetzlichen Bestimmungen anzusehen sind:

c) Periodische Schriften in ganzen Ballen, Päcken oder Kisten dürfen unter der Bedingung auf andere Weise als durch die Post versendet werden, dafs die in der Sendung enthaltenen Exemplare nicht mit den Adressen verschiedener Empfänger versehen sind, sondern die ganze Sendung an einen Empfänger gerichtet ist;

d) der Korrespondenz - Beförderung durch eigene Diener oder Boten gleichzuachten ist der Transport von Korrespondenzen, welche den Dienst oder Bau von Eisenbahnen oder Dampfschiffen betreffen und auf diesen von den bezüglichen Direktionen an ihre untergeordneten Organe sowie zwischen den letzteren unter sich durch Angestellte oder Diener der Eisenbahn- oder Dampfschiffdirektionen befördert werden.

Die Beförderung von Sendungen innerhalb eines Ortes unterliegt nur der Beschränkung, dafs es in den Orten, wo eine Staatspostanstalt besteht, Niemandem gestattet ist, eine Anstalt zur Beförderung von Briefen zu errichten.

3. Ungarn.

Die Bestimmungen wegen der dem Postzwang unterliegenden Sendungen stimmen mit den in Oesterreich bestehenden Vorschriften überein, da das österreichische Postgesetz vom 5. November 1837 durch Königliches Patent vom 26. Dezember 1850 auch in Ungarn eingeführt worden ist und daselbst durch Gesetzesartikel XX vom Jahre 1878 Gesetzeskraft erlangt hat.

4. Belgien.

Das Monopol der Postverwaltung erstreckt sich nach dem Gesetze vom 30. Mai 1879 auf

1. geschlossene und offene Briefe;
2. Postkarten;
3. Ankündigungen, Circulare, Prospekte, Preiskurante und Mittheilungen jeder Art, wenn sie die Adresse des Empfängers tragen.

Vom Postmonopol sind ausgenommen:

a) die Briefe oder Sendungen, welche unter den von der Regierung festzusetzenden Bedingungen durch andere öffentliche Verwaltungen befördert werden;

b) die Korrespondenzen, welche sich Privatpersonen durch in ihrem Dienste stehende Personen übersenden, oder welche sie bei der Post abholen oder zur Post bringen lassen;

c) die Korrespondenz, welche eine Privatperson in ihrem eigenen Interesse selbst besorgt;

d) die Frachtbriefe und unverschlossenen Rechnungen, welche nur die zur Aushändigung der betreffenden Waaren nothwendigen Angaben enthalten;

e) die Papiere, welche sich auf den Dienst der Eisenbahnen und aller anderen öffentlichen Transportunternehmungen beziehen, wenn sie durch die Betriebsmittel der betreffenden Unternehmungen selbst befördert werden.

Die Verwaltung hat das Recht, die Herausgabe von privaten Postwerthzeichen und anderen Frankirungszeichen zu verbieten oder sie von vorgängiger Genehmigung abhängig zu machen.

5. Dänemark.

Der Post steht nach dem Gesetze vom 5. April 1888 ein ausschliefsliches Recht zur Beförderung von einem Postorte zum anderen sowie zur demnächstigen Bestellung zu für

1. lose Briefe;
   Begleitbriefe;
   geschriebene oder handschriftlich ausgefüllte gedruckte Sachen jeder Art und jedes Gewichts;
   geldwerthe Gegenstände,

sofern die Briefe und die erwähnten anderen Sendungen unter Versiegelung oder anderem Verschlusse versandt werden;

2. gangbares Geld in verschlossenem Umschlag oder einer ähnlichen Umhüllung.

Obige Gegenstände können jedoch in folgenden Fällen ohne Inanspruchnahme der Post befördert werden:

a) wenn die Post die Beförderung der Gegenstände an dem Tage, an welchem die Beförderung stattfindet, nicht innerhalb derselben Zeit unter ihrer Verantwortlichkeit bewirken könnte;
b) wenn die Postverwaltung weder am Absendungs- noch am Bestimmungsort eine Bestellung eingerichtet hat;
c) wenn die Beförderung im eigenen Interesse oder durch einen Angestellten (Dienstboten) oder durch einen besonderen Beauftragten oder gelegentlich bewirkt wird.

   Eisenbahnverwaltungen, Dampfschiffsrhedereien und andere Transportunternehmungen können postzwangspflichtige Gegenstände mit ihren eigenen Beförderungsmitteln insoweit befördern, als es sich um Korrespondenzen und Geldsendungen in rein dienstlichen Angelegenheiten zwischen den betreffenden Verwaltungen und deren Angestellten sowie zwischen diesen letzteren unter einander handelt;
d) wenn die Postverwaltung keinen Einnahmeausfall dadurch erleidet, dafs die Beförderung ohne Vermittelung der Post geschieht, d. h. wenn trotz der nicht postmäfsigen Beförderung gleichwohl die Postgebühr entrichtet wird;
e) wenn ein Schiff aus einem dänischen Hafen zu einer solchen Zeit abgeht, dafs die Sendungen ohne Inanspruchnahme der Post den Bestimmungsort schneller erreichen, als wenn sie mit der Post versandt werden. In Fällen dieser Art müssen die Sendungen jedoch sofort nach der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort oder in einem Unterwegshafen an die dortige Postanstalt mit der Angabe, von wo sie befördert worden sind, abgeliefert werden.

Bezüglich der Privatbeförderungsanstalten ist durch Gesetz vom 10. Dezember 1896 an Stelle der nicht so weitgehenden entsprechenden Vorschriften des Gesetzes vom 5. April 1888 bestimmt worden, dafs an Orten, wo die Postverwaltung mehr als täglich einmal eine Briefkastenleerung und eine Bestellung ausführen läfst, Niemand Briefkasten aufhängen, Stadtposten einrichten oder Anstalten zur Beförderung von Briefen oder Packeten in Briefform eröffnen, oder durch die Anbringung von Briefkasten oder die Einrichtung von Anstalten bereits bestehende, demselben Zwecke dienende Einrichtungen ohne Erlaubnifs der Postverwaltung erweitern darf.

6. Frankreich.

Die Bestimmungen über das Postmonopol gründen sich auf das Gesetz vom 27. Prairial des Jahres IX (16. Juni 1801), das jedoch durch Gesetz vom 6. April 1878 insoweit eine Abänderung erfahren hat, als für Zeitungen und periodische Veröffentlichungen sowie für

sonstige Drucksachen der Postzwang aufgehoben worden ist, vorausgesetzt, dafs deren Versendung unter beweglichem Bande, im offenen Umschlag oder in nicht versiegelten, leicht zu prüfenden Packeten erfolgt. Die Ausnahmen vom Postzwange beruhen, soweit sie nicht im Gesetze selbst erwähnt sind, auf Gerichtserkenntnissen oder Ministerialentscheidungen. Hiernach umfafst das Postmonopol gegenwärtig:

1. Staatsdienst-Briefsendungen mit Ausnahme
   a) der Mittheilungen der Steuererheber an die Steuerpflichtigen ihres Bezirks;
   b) der Dienstbriefe, welche von den Steuerbeamten unter Band von einer Station zur anderen befördert werden, sofern sie dazu ausdrücklichen Auftrag ihrer vorgesetzten Behörde erhalten haben;
   c) der offen und kostenfrei versandten Benachrichtungen der Einschätzungsbeamten an die Einzuschätzenden, jedoch ohne Gegenseitigkeit von Seiten der Empfänger.
2. Versiegelte oder nicht versiegelte Privatbriefe und im Allgemeinen jeden geschriebenen Gegenstand, jedoch sind vom Postzwang ausgeschlossen:
   a) Korrespondenzen, die zwischen Privatpersonen durch expressen Boten versandt werden;
   b) Prozefsakten in Sachen, die vor einem Gericht anhängig sind;
   c) Rechnungen, welche den Waaren beigefügt sind;
   d) Packete mit Geschäftspapieren im Gewichte von mehr als 1 kg, wenn sie unter Band oder in nicht verschlossenem Umschlage versendet werden;
   e) Frachtbriefe und Dienstkorrespondenzen der Transportunternehmer, ferner Noten, durch welche diese beauftragt werden, ein Packet zu bestellen oder zurückzubringen;
   f) Karten, Zettel oder Etiquetten im Allgemeinen, die an fertigen oder nicht fertigen, durch Spediteure oder durch die Eisenbahn beförderten Waaren angebracht sind und die in Ziffern, Buchstaben oder Worten aufser den Ordnungsnummern die zur Erkennung und Ablieferung der Waaren nothwendigen Angaben enthalten;
   g) die wiederholenden Zusammenstellungen, welche ebenfalls jene Waaren begleiten und dieselben Angaben enthalten.

7. Grofsbritannien.

Nach dem Postgesetze (Post Office Act. 1 Vict.) erstreckt sich das Postmonopol auf die Beförderung von Briefen, ferner auf alle Verrichtungen, die sich auf die Beförderung von Briefen von Ort zu Ort beziehen, wie Annahme, Sammlung, Absendung, Beförderung, Zurückbeförderung oder Bestellung von Briefen.

Jedoch sind vom Postzwang ausgenommen:

1. Briefe, welche gelegentlich einer Privatperson zur Aushändigung an den Empfänger mitgegeben werden;
2. Briefe, die in eigenen Angelegenheiten des Absenders oder Empfängers durch einen besonderen Boten versandt werden; Aufträge und Antworten darauf; Prozefsakten, Dokumente u. s. w. oder Antworten darauf, wenn sie von einem Gerichtshof ausgehen;
3. Briefe, die mittelst eines zur Postbeförderung nicht benutzten Privatschiffs nach dem Auslande versandt werden;

4. Briefe, die von Eigenthümern von Handelsschiffen oder Eigenthümern der Ladung solcher Schiffe mittelst dieser Schiffe oder durch eine bei den erwähnten Eigenthümern zur Beförderung solcher Briefe angestellte Person befördert werden, vorausgesetzt, dafs die Aushändigung der Briefe an die Empfänger ohne irgend welche Bezahlung oder sonstige Vergütung erfolgt;
5. Briefe, welche Güter oder Waaren betreffen, die durch berufsmäfsige Fuhrunternehmer befördert werden, vorausgesetzt, dafs die Briefe zugleich mit den Gütern, auf die sie sich beziehen, und ohne Gewährung irgend eines Entgelts oder sonstigen Vortheils an den Empfänger ausgehändigt werden.

Zu bemerken ist aber, dafs es Niemandem gestattet ist, dem Postzwange nicht unterliegende Briefe zu dem Zwecke zu sammeln, um sie so, wie es anderenfalls nach Obigem gestattet sein würde, zu versenden.

Gewissen Personen (z. B. berufsmäfsigen Spediteuren oder deren Angestellten; Passagieren oder anderen Personen an Bord von Schiffen, die zwischen englischen Häfen verkehren u. s. w.) ist auch die unentgeltliche Beförderung, Annahme, Aushändigung u. s. w. von Briefen verboten.

8. Italien.

Der Postzwang erstreckt sich nach dem Postgesetze vom 20. Juni 1889 und dem zugehörigen Regolamento auf die Beförderung und die Bestellung von Briefen, zu denen auch offene, mit Adresse versehene schriftliche Mittheilungen, welche den Charakter einer persönlichen Korrespondenz haben, gehören, ferner von Kartenbriefen und Postkarten.

Geschäftspapiere, Waarenproben und Drucksachen unterliegen nicht dem Postzwange, sofern sie den für diese Gattungen von Postsendungen festgesetzten Bedingungen entsprechen und nicht von Briefen begleitet sind.

Ausnahmen vom Postzwange:

a) Privatpersonen dürfen Briefe u. s. w. befördern, vorausgesetzt, dafs sie nicht Unternehmer oder Angestellte von Transportunternehmungen sind, und dafs die Beförderung ohne Entgelt und nicht gewerbsmäfsig geschieht;
b) die Versendung von Briefen u. s. w. durch besonderen Boten ist gestattet;
c) es ist gestattet, innerhalb der Orte ohne Postanstalt Korrespondenzen zu befördern und zu bestellen, ferner Korrespondenzen zur Postanstalt eines Nachbarorts zu befördern und umgekehrt;
d) innerhalb der mit einer Postanstalt versehenen Orte ist die Vertheilung von Ortsbriefen gestattet, sofern kein Briefträgerdienst der Post besteht;
e) öffentliche Behörden, Vereine oder Geschäftshäuser dürfen offene Briefe für eigene Rechnung und im eigenen Interesse innerhalb ihres Wohnorts auch dann vertheilen lassen, wenn daselbst eine Postanstalt mit Briefträgerdienst besteht; ferner dürfen sie die Vertheilung aufserhalb ihres Wohnorts durch eigene Boten vornehmen lassen;
f) offene Rechnungen oder Noten dürfen in Waarenpackete, gleichgültig, wie deren Beförderung erfolgt, eingelegt werden;
g) öffentliche Transportunternehmer dürfen Frachtbriefe, Frachtzettel, Rechnungen oder einfache Kommissions-Noten, die keine über ihre Eigenschaft als solche hinausgehende Angaben enthalten, befördern und bestellen, vorausgesetzt, dafs die Frachtbriefe u. s. w. offen sind und sich lediglich auf die zugehörigen,

gleichzeitig zu befördernden Waaren beziehen;

h) die Beförderung und Vertheilung von Briefschaften auf andere Weise als durch die Post ist gestattet, wenn die Sendungen ordnungsmäfsig frankirt und die Briefmarken durch eine Postanstalt ordnungsmäfsig entwerthet sind;

i) Kapitäne oder Eigenthümer von Schiffen oder die Besatzung oder Passagiere von Schiffen dürfen Sendungen befördern, vorausgesetzt, dafs diese in dem nächsten italienischen Anlaufhafen der Sanitätsbehörde zur Auflieferung bei der nächsten Postanstalt übergeben werden;

k) Eisenbahngesellschaften dürfen Dienstsendungen (auch solche, die sich auf noch im Baue befindliche Bahnen beziehen) zwischen den an der Strecke gelegenen Stationen selbst befördern und dürfen ferner Dienstsendungen mit anschliefsenden Bahnen oder mit Regierungsbehörden austauschen.

Die gewerbsmäfsige Einsammlung von Korrespondenzen in der Absicht, sie zu befördern und zu bestellen oder bestellen zu lassen, ist auch dann untersagt, wenn die Beförderung mit der Post geschehen würde. Untersagt ist ferner die Aufstellung von Kasten zur Briefeinlieferung, welche dem Publikum zugänglich sind. Endlich besteht die Vorschrift, dafs keine Privatbeförderungs-Unternehmung die Bezeichnung »postalisch« (Post....) annehmen darf; auch sind Benennungen, wie »Post«, »Kleine Post« und ähnliche verboten.

9. Niederlande.

Nach dem Gesetze vom 15. April 1891 ist Niemand als der Staat befugt, gegen Bezahlung Briefe zu befördern. Unter »Briefen« sind hierbei zu verstehen: alle Berichte und auf Papier, Pergament oder anderen ähnlichen Stoffen enthaltene Mittheilungen und Nachrichten, ganz oder gar nicht in geschlossenem Umschlage, soweit es sich nicht um Drucksachen, Zeitungssendungen, Postanweisungen und Postaufträge handelt.

Vom Postzwange sind jedoch ausgenommen:

a) Briefe, die schwerer wiegen, als ein halbes Kilogramm;

b) Briefe, die innerhalb des Bezirkes einer Postanstalt in der Absicht befördert werden, sie zur Post zu besorgen, sofern sich diese Absicht aus der vollständigen Frankirung der Briefe erkennen läfst;

c) Briefe, die sich auf die Gegenstände beziehen, mit denen sie befördert werden;

d) gleichzeitig beförderte Briefe, die von einem Absender oder von Personen, die zu einem Hausstande gehören, herrühren, ferner einzeln beförderte Briefe, in beiden Fällen jedoch nur dann, wenn die Beförderung innerhalb der Grenzen der Niederlande stattfindet und die Person, welche die Briefe befördert, nicht Unternehmer, Leiter oder Angestellter eines öffentlichen Transportunternehmens ist.

Privat-Briefbeförderungsanstalten können nach dem Gesetz unter den von der Regierung festzusetzenden Bedingungen zugelassen werden:

a) für die Beförderung von Briefsendungen innerhalb des Bezirkes einer Postanstalt;

b) für die Beförderung von Bestellungs- oder Auftragskarten (offenen Formularen zur Bestellung eines Gegenstandes).

10. Schweden.

Der Postzwang erstreckt sich nach dem Gesetze vom 21. Dezember 1888 auf die regelmäfsige Beförderung von versiegelten oder sonst verschlossenen Briefen sowie von Postkarten, die zwischen inländischen Orten, oder zwischen inländischen und ausländischen Orten, end-

lich innerhalb solcher inländischen Orte, in denen von der Post eine Ortsbriefbeförderung eingerichtet ist, versendet werden.

Zwischen inländischen Orten, die nicht durch Postverbindung mit einander in Verbindung stehen, kann mit Genehmigung der General-Postverwaltung eine Privatbeförderung von Briefen und Postkarten eingerichtet werden.

Ausnahmen vom Postzwange:

a) Eisenbahnbeamte dürfen Dienstbriefe befördern, die zwischen Beamten derselben Eisenbahnlinie oder mit einander in Verbindung stehender Eisenbahnlinien ausgetauscht werden;

b) Schiffsführer dürfen Briefe befördern, die Schiffspapiere oder zwischen den Schiffseigenthümern und deren Agenten u. s. w. ausgetauschte Anweisungen oder Berichte enthalten;

c) Führer von Fuhrwerken dürfen Briefe befördern, die Frachtbriefe oder zwischen dem Fuhrunternehmer und seinen Agenten u. s. w. ausgetauschte Anweisungen oder Berichte enthalten.

In allen diesen Fällen müssen die Briefe durch einen Vermerk als nicht dem Postzwange unterliegend gekennzeichnet sein;

d) die Führer der nicht zu Postzwecken benutzten Schiffe, welche von einem ausländischen oder inländischen Hafen nach einem schwedischen Hafen fahren, dürfen auch andere als die unter b) genannten Briefe befördern, jedoch nur unter der Bedingung, dafs die Sendungen gleich nach der Ankunft am Bestimmungsorte bei der nächsten Postanstalt eingeliefert werden.

11. Schweiz.

Der Postzwang umfafst nach dem Gesetze vom 5. April 1894:

1. die Beförderung von verschlossenen Briefen und von Karten mit schriftlichen Mittheilungen (Postkarten);
2. die Beförderung von Zeitungen;
3. die Beförderung von verschlossenen Sendungen aller Art, welche das Gewicht von 5 kg nicht übersteigen.

Die Vereinigung einzelner der vorgenannten Gegenstände ist, wenn die Gegenstände für verschiedene Personen bestimmt sind, auch dann untersagt, wenn die Beförderung der Gesammtsendung mit der Post stattfindet.

Ausnahmen vom Postzwange:

a) Verschlossene Briefe, Postkarten und verschlossene Sendungen bis 5 kg dürfen ohne Vermittelung der Post befördert und bestellt werden, wenn die Beförderung u. s. w. durch den Eigenthümer selbst oder durch eine von ihm hierzu besonders bestellte Person stattfindet; oder wenn die Beförderung u. s. w. aus blofser Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung, erfolgt. Personen, die im Dienste einer Transportanstalt (Post, Eisenbahn, Dampfschiffs-Unternehmen u. s. w.) stehen, oder die sich aus der Besorgung von Aufträgen für Dritte ein Gewerbe machen, dürfen in keinem Falle, also auch nicht ohne Entgelt, solche Versendung oder Bestellung übernehmen;

b) Briefe und andere postzwangspflichtige Gegenstände dürfen ohne Vermittelung der Post durch das Bahn- oder Schiffspersonal zwischen den Verwaltungen verschiedener Bahn- oder Dampfboot-Unternehmungen, zwischen diesen Verwaltungen und deren Angestellten, endlich zwischen den Dienststellen der Bahn- und Dampfboot-Unternehmungen unter einander befördert werden, wenn die Sendungen den

Bahn- oder Schiffsdienst betreffen;

c) nicht postzwangspflichtig sind Zeitschriften, die in der Schweiz oder im Ausland erscheinen; ferner unterliegen nicht dem Postzwange schweizerische Zeitungen, welche der Verleger durch besonders bestellte Personen oder Organe vertragen, verbreiten oder verkaufen läfst;

d) verschlossene Sendungen bis 5 kg unterliegen nicht dem Postzwange, wenn es sich um solche mit der Eisenbahn oder per Achse eingehende Sendungen an eine und dieselbe Person handelt, die aus einer Anzahl zusammengehörender Gegenstände bestehen, welche sich in verschlossenen, nicht adressirten oder einzig mit dem Firmenzeichen oder der gleichlautenden Adresse des Empfängers der Gesammtsendung versehenen Kistchen, Fäfschen, Packeten u. s. w. befinden;

e) in Bezug auf Botenverbindungen, die vorzugsweise lokalen oder industriellen Bedürfnissen dienen, kann der Bundesrath weitere Ausnahmen gestatten.

12. Zusammenstellung.

In den genannten elf Ländern bestehen, kurz zusammengefafst, folgende Bestimmungen über den Postzwang von Sachen:

I. Umfang des Postzwanges.

1. Briefe unterliegen dem Postzwange
   a) nur, wenn sie verschlossen sind, in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Dänemark, Schweden, der Schweiz;
   b) auch, wenn sie nicht verschlossen sind, in Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, den Niederlanden.
2. Postkarten sind postzwangspflichtig in Belgien, Italien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz.
3. Für Zeitungen besteht Postzwang in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, der Schweiz.
4. Andere Drucksachen müssen mit der Post versendet werden:
   in Belgien, wenn sie die Adresse des Empfängers tragen;
   in Dänemark, wenn sie verschlossen sind;
   in Oesterreich und Ungarn, wenn beide Voraussetzungen zutreffen.
5. Sonstige postzwangspflichtige Gegenstände sind:
   in Dänemark: geldwerthe Gegenstände und gangbares Geld, beides jedoch nur, wenn es sich um verschlossene Sendungen handelt;
   in der Schweiz: verschlossene Sendungen aller Art bis zum Gewichte von 5 kg.

Zu bemerken ist, dafs in einzelnen Ländern (Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz) die Beförderung der sonst dem Postzwang unterliegenden Gegenstände auf andere Weise als durch die Post allgemein gestattet ist, wenn die Beförderung ohne Entgelt stattfindet.

II. Ausnahmen vom Postzwange.

Bezüglich der Ausnahmen vom Postzwange bestehen sehr mannigfaltige Vorschriften. Die am meisten vorkommenden Ausnahmen sind folgende:

a) Die Beförderung sonst postzwangspflichtiger Briefe u. s. w. durch besonderen Boten ist gestattet in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Dänemark, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, der Schweiz; in Dänemark und Grofsbritannien ist aufserdem die gelegentliche Versendung von Briefen auf andere Weise als durch die Post, in Italien die nicht gewerbsmäfsige und unentgeltliche Beförderung durch Privatpersonen zugelassen. Noch weiter geht die in den Niederlanden bestehende Ausnahme-Bestimmung, nach welcher ein-

zelne Briefe, ferner gleichzeitig beförderte Briefe, die von einem Absender oder von Gliedern derselben Familie herrühren, nicht dem Postzwang unterliegen.

b) Die Versendung der sonst unter den Postzwang fallenden Sendungen durch Dienstboten oder andere Bedienstete ist gestattet in Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark sowie in gewissen Fällen in Grofsbritannien. Auf demselben Prinzip beruht es, wenn es in verschiedenen Ländern (Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz) gestattet ist, dafs Privatbeförderungsanstalten bz. Eisenbahn- oder Dampfschiffs-Gesellschaften Briefe u. s. w. in eigenen Angelegenheiten ohne Inanspruchnahme der Post durch ihr eigenes Personal befördern lassen dürfen. Die Beförderung sonst postzwangspflichtiger Gegenstände durch den Absender selbst ist ausdrücklich gestattet in Belgien, Dänemark, der Schweiz. Andere Länder, insbesondere diejenigen, welche die Beförderung durch Dienstboten u. s. w. zulassen, scheinen die Zulässigkeit der Beförderung durch den Absender selbst als selbstverständlich vorauszusetzen.

c) In den meisten Ländern ist es gestattet, Frachtführern Frachtbriefe und andere Schriftstücke, die sich auf die beförderten Waaren beziehen, mitzugeben, sowie den Waaren die Rechnungen u. s. w. beizufügen. Bestimmungen in diesem Sinne bestehen, mehr oder minder weitgehend, in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, den Niederlanden, Schweden.

d) Erwähnung verdient die in Dänemark und Italien bestehende Ausnahmebestimmung, dafs die Beförderung sonst postzwangspflichtiger Sendungen auf andere Weise als durch die Post zugelassen ist, wenn für die Sendungen trotz der nicht postmäfsigen Beförderung das Postporto entrichtet ist. Ferner ist zu erwähnen die in Dänemark bestehende Bestimmung, dafs die Versendung von Briefen u. s. w. ohne Inanspruchnahme der Post erfolgen darf, wenn die Post nicht in der Lage wäre, die Sendung in derselben Zeit unter Uebernahme der Verantwortlichkeit zu befördern. Eine ähnliche Bestimmung besteht in Grofsbritannien und Schweden insofern, als mit den nicht zur Postbeförderung benutzten Schiffen sonst dem Postzwang unterliegende Gegenstände abgesendet werden dürfen.

III. Privatbeförderungsanstalten.

In Belgien, Frankreich und der Schweiz besteht keine Gesetzesvorschrift, welche das Bestehen von Privatanstalten zur Beförderung von Briefsendungen verbietet; jedoch hat in Belgien die Postverwaltung das Recht, die Ausgabe von privaten Frankirungszeichen zu untersagen oder von vorgängiger Genehmigung abhängig zu machen. In den Niederlanden können Privatbeförderungsanstalten durch die Regierung unter gewissen Bedingungen zugelassen werden, doch macht die Regierung von dieser Befugnifs keinen Gebrauch. In Schweden können mit Genehmigung der Postverwaltung Privatanstalten zur Beförderung sonst dem Postzwang unterliegender Gegenstände zwischen inländischen Orten ohne Postanstalt eingerichtet werden. Ein ausdrückliches Verbot der Errichtung von Privatbriefbeförderungsanstalten besteht, mehr oder minder weitgehend, in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Dänemark, Grofsbritannien und Italien.

88. Erleichterung des telegraphischen Privatverkehrs der deutschen Truppen und Kriegsschiffe in Ostasien mit der Heimath.

Nachdem die kriegerischen Verwickelungen in China die Entsendung einer gröfseren deutschen Truppenmacht nach dem Kriegsschauplatze nothwendig gemacht hatten, nahm die Frage, ob die bestehenden Einrichtungen für den telegraphischen Verkehr mit Ostasien dem zu erwartenden gesteigerten Verkehrsbedürfnisse genügen würden, die Aufmerksamkeit der Reichs-Telegraphenverwaltung in Anspruch. Unter den obwaltenden Verhältnissen konnte diese Frage nicht bejaht werden: denn einerseits waren die telegraphischen Verbindungen an der ostasiatischen Küste nicht im Stande, einen gröfseren Verkehrszuwachs aufzunehmen, andererseits machte die Höhe der Gebühr (5 Mark 75 Pf. für jedes Wort) den deutschen Soldaten die ausgiebige Benutzung des Telegraphen für Privatnachrichten nach der Heimath fast zur Unmöglichkeit. Gerade auf billige Einrichtungen für den telegraphischen Verkehr mufste aber im Hinblick auf die grofse Entfernung des Kriegsschauplatzes von der Heimath und auf die dadurch bedingte Schwerfälligkeit des Postverkehrs besonderer Werth gelegt werden: je weniger die Feldpost ihrer Aufgabe, die Truppen in steter Fühlung mit der Heimath zu erhalten, gerecht werden konnte, desto mehr war der Telegraph berufen, einen Theil dieser Aufgabe zu übernehmen.

Allen diesen Schwierigkeiten ist nunmehr durch die Organisation einer Telegraphie in verabredeter Sprache auf folgende Weise abgeholfen worden.

In einem »Schlüssel für Feldtelegramme« sind 99 den Verhältnissen des Krieges angepafste Nachrichten (über Verwundungen, Erkrankungen, Allgemeinbefinden und dergl.) zusammengestellt worden; jede Nachricht ist durch eine zweistellige Nummer (01 bis 99) bezeichnet. Der Schlüssel ist mit grofser Sorgfalt so abgefafst worden, dafs nahezu für alle voraussehbaren Fälle passende Sätze darin zu finden sind. Folgende Beispiele mögen die Art der Abfassung der Nachrichten erläutern:

07. Befinden fortgesetzt gut. Grufs.
14. Wieder gesund. Gehe in Erholungsheim Yokohama. Grufs.
18. Abreise verschoben. Grufs.
31. Brief erhalten. Grufs.
35. Seit langer Zeit ohne Nachricht von Euch. Schreibt bald. Grufs.
39. Einverstanden. Grufs.
42. Brief erhalten. Ordnet Alles ohne mich. Grufs.
46. Herzlichen Glückwunsch und Grufs.
60. Linker Arm verwundet. Im Lazareth in guter Pflege. Operation voraussichtlich nicht nöthig. Grufs.
76. Operation gut überstanden. Einen Finger verloren. Arzt zufrieden. Herzlichen Grufs.
82. An Lungenentzündung im Lazareth in guter Pflege. Arzt zufrieden. Grufs.
95. Befinden in letzter Zeit weniger gut. Herzlichen Grufs.

Der Schlüssel ist im Drucke vervielfältigt und an die Truppen und Schiffsbesatzungen vertheilt worden.

Ferner haben alle Offiziere, Beamte und Mannschaften der nach Ostasien entsendeten Heeres- und Marinetheile, wie auch die Mitglieder der freiwilligen Krankenpflege für ihren privaten Telegrammverkehr eine besondere Bezeichnung erhalten. Sie sind zu diesem Zwecke — unter möglichster Anlehnung an die Kriegsgliederung — in 25 Serien eingetheilt worden, deren jede höchstens 2100 Personen umfafst; jede Person wird durch einen der Serie eigenthümlichen Buchstaben und durch eine vierstellige »Telegraphennummer« (0001 bis 2100) bezeichnet. In einer beim Haupt-

Telegraphenamt in Berlin geführten Liste sind alle an der Einrichtung Theil nehmenden Personen, nach Serienbuchstaben und Telegraphennummern geordnet, verzeichnet. Unter jeder Nummer ist ferner nach den Angaben des Betheiligten Name und Wohnort einer Person in Deutschland vermerkt, an welche die von dem Inhaber der Telegraphennummer abgesendeten telegraphischen Nachrichten bestellt werden sollen; schliefslich ist in einer besonderen Spalte der Liste kurz die Unterschrift angegeben, welche den Telegrammen angehängt werden soll.

Wer eine der in dem Schlüssel vorgesehenen Nachrichten nach der Heimath abzuliefern wünscht, hat auf einem Telegrammformulare lediglich seinen Serienbuchstaben, seine Telegraphennummer und die Nummer, unter welcher die Nachricht in dem Schlüssel aufgeführt ist, anzugeben, z. B.:

C 0346 07.

Alle so abgefafsten Feldtelegramme werden von den Truppentheilen und Schiffen eingesammelt und der nächsten deutschen Feld-, Schiffs- oder Ortspostanstalt übergeben. Von diesen werden sie mit der Post oder auf sonst geeignete Weise derjenigen Anstalt zugeführt, welche am besten in der Lage ist, die Telegramme bei einer öffentlichen Telegraphenanstalt aufzuliefern.

Die letzte deutsche Postanstalt vereinigt alle im Laufe eines Tages bei ihr eingehenden Feldtelegramme zu einem oder mehreren Sammeltelegrammen in verabredeter Sprache, welche in folgender Weise abgefafst werden

Die Telegramme werden zunächst serienweise geordnet und neben einander gestellt. Für den Serienbuchstaben wird vor dem ersten Telegramm jeder Serie ein bestimmtes Wort eingesetzt, dessen Anfangsbuchstabe die Serie bezeichnet (z. B. Agapa für A, Bambara für B u. s. w.); vor den übrigen Telegrammen derselben Serie wird der Buchstabe weggelassen. Die Telegraphennummern werden sodann mit den Schlüsselnummern zu sechsstelligen Zahlen zusammengezogen, für welche wiederum die aus dem »Amtlichen Wörterbuche für die Abfassung der Telegramme in verabredeter Sprache« (ältere Ausgabe, Bern 1894) sich ergebenden Wörter eingesetzt werden. Aus dem ersten Serienworte wird unter Hinzufügung des Wortes »Berlin« als Bestimmungsort die Aufschrift des Sammeltelegramms gebildet; als Inhalt folgen die übrigen Wörter.

Beispiel:

Bei der letzten Postanstalt liegen folgende Telegramme vor:

Serie	Telegraphennummer	Schlüsselnummer
C	0346	07
-	1302	12
R	0451	55
-	0698	31
-	1075	62
-	1359	46
-	1823	83
U	0042	07
-	1288	02

u. s. w. Diese Telegramme werden zunächst, wie folgt, zusammengezogen:

»C 034607 130212 R 045155 069831 107562 135946 182383 U 004207 128802 u. s. w.«

Für die Buchstaben und Zahlen werden alsdann die verabredeten Wörter eingesetzt, aufserdem wird das Wort »Berlin« eingefügt, so dafs das Sammeltelegramm folgende Gestalt erhält:

Cartridge

Berlin

Buzamiento Musoriti Recently Conciebit Erkerstube Kapgummi Obsaturet Socarrados Ulysses Acualis Morsebel u. s. w.

(In diesem Beispiele bezeichnen »Cartridge«, »Recently« und »Ulysses« die Serien C, R und U, die übrigen

Wörter entsprechen den Telegraphen- und Schlüsselnummern.)

In dieser Form wird das Sammeltelegramm bei einer internationalen Telegraphenanstalt aufgeliefert und nach Berlin befördert. Beim Haupt-Telegraphenamt in Berlin wird es wieder in seine ursprünglichen Bestandtheile zerlegt; sodann werden an der Hand des Berner Wörterbuchs, des Schlüssels und der Telegraphennummerlisten Empfänger, Inhalt und Unterschrift der einzelnen Nachrichten ermittelt und diese als gewöhnliche Telegramme mit der Kopfbezeichnung »Fe« (Abkürzung für »Feldtelegramm«) nach dem Bestimmungsorte weiterbefördert.

Bei diesem Verfahren wird insofern eine bedeutende Gebührenersparnifs und in demselben Mafse auch eine Entlastung der Telegraphenlinien erzielt, als dabei — abgesehen von dem Worte »Berlin« und den Serienwörtern, deren Kosten sich auf eine gröfsere Zahl von Nachrichten vertheilen — jedes Feldtelegramm (mit Aufschrift und Unterschrift) in einem einzigen Worte zusammengefafst erscheint. Die Gebühr für ein Feldtelegramm von Ostasien nach Deutschland konnte demgemäfs, ohne Rücksicht auf die Wortzahl, auf nur 6 Mark festgesetzt werden; für Telegramme, welche von den auf der Ueberfahrt nach China begriffenen Truppen in Colombo oder Singapore aufgeliefert werden, ist die Gebühr auf 4 und 5 Mark ermäfsigt worden. Diese Beträge werden jedoch nur zum Theil von den Absendern erhoben: die Nachrichten 54 bis 99, welche Erkrankungen und Verwundungen betreffen, werden auf Kosten der Militärkasse gebührenfrei befördert, sofern das Bedürfnifs zu ihrer Absendung von dem militärischen Vorgesetzten des Absenders bescheinigt wird; ferner hat die Militärkasse für alle von den Mannschaften aufgelieferten Feldtelegramme die Hälfte der Gebühr übernommen. Auf diese Weise ist es allen deutschen Heeres- und Marineangehörigen in Ostasien verhältnifsmäfsig leicht gemacht, telegraphische Nachrichten nach der Heimath gelangen zu lassen.

Erwähnt sei noch, dafs auch der telegraphische Dienstverkehr zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und den deutschen Anstalten in Ostasien zum Zwecke von Rückfragen, Berichtigungen und dergl. sich in verabredeten kurzen Formen vollzieht. Die Wiederholung eines Telegramms kann auch vom Empfänger beantragt werden; dieser hat dafür eine Gebühr von 30 Mark zu entrichten, die zurückgezahlt wird, wenn sich herausstellt, dafs die Rückfrage durch ein Dienstversehen gerechtfertigt gewesen ist.

Abgesehen von diesen besonderen Vorkehrungen für den Telegrammverkehr in verabredeter Sprache von Ostasien nach Deutschland, ist die Reichs-Telegraphenverwaltung auch bemüht gewesen, für den Verkehr unserer Heeres- und Marineangehörigen in offener Sprache, und zwar in beiden Richtungen, Erleichterungen zu schaffen. Zu diesem Zwecke ist nach Verständigung mit den betheiligten Telegraphengesellschaften Folgendes festgesetzt worden.

Zwischen dem Haupt-Telegraphenamt in Berlin und einer oder zwei geeigneten deutschen Postanstalten in China, welche der Feldpostmeister des deutschen Ostasiatischen Expeditionskorps bestimmen wird, werden täglich Sammeltelegramme mit Privatnachrichten in offener Sprache ausgetauscht; es dürfen darin nur Nachrichten aufgenommen werden, die entweder von den deutschen Heeres- und Marineangehörigen sowie von den Mitgliedern der freiwilligen Krankenpflege in Ostasien ausgehen oder an sie gerichtet sind. Im Texte der Sammeltelegramme, welche die Kopfbezeichnung »Tif« (Abkürzung für »télégramme collectif«) erhalten, werden die einzelnen Nachrichten einfach aneinandergereiht. Jeder Nachricht wird dabei die Bezeichnung des Empfängers

vorangestellt. Soweit es sich um Nachrichten nach Ostasien oder um solche Nachrichten nach Deutschland handelt, welche an die beim Haupt-Telegraphenamt eingetragenen Empfänger bestellt werden sollen, werden die Einzelaufschriften in den Sammeltelegrammen durch verabredete Wörter ersetzt, die in folgender Weise ermittelt werden: der Telegraphennummer, unter welcher der Empfänger beim Haupt-Telegraphenamt eingetragen ist, wird eine zweistellige Zahl (01 bis 25) angehängt, welche die Stelle des Serienbuchstabens im Alphabete bezeichnet (z. B. 01 für A, 02 für B, 25 für Z); für die so gebildete sechsstellige Zahl wird dann das entsprechende Wort des Berner Wörterbuchs eingesetzt. Hat z. B. ein Angehöriger der Serie D die Telegraphennummer 1346, so ist er in dem Sammeltelegramme durch das Wort Nr. 134604 = Noyance zu bezeichnen.

Für solche Sammeltelegramme wird den Kabelgesellschaften nur die Hälfte der tarifmäfsigen Gebühr, für die Aufschrift überhaupt keine Gebühr vergütet. Demgemäfs wird auch von den Absendern für Nachrichten, die mittelst Sammeltelegramms befördert werden sollen, nur die Hälfte der tarifmäfsigen Gebühren erhoben; dabei werden in den Fällen, wo nach Obigem die Aufschrift in verabredeter Form übermittelt werden kann, alle zur Bezeichnung des Empfängers dienenden Angaben zusammen nur als ein Wort gezählt, vorausgesetzt, dafs sie mit den Eintragungen beim Haupt-Telegraphenamte thatsächlich übereinstimmen. — Die Telegramme, welche von den deutschen Heeres- und Marineangehörigen ausgehen und an die beim Haupt-Telegraphenamt eingetragenen Empfänger bestellt werden sollen, haben in der Aufschrift lediglich den Serienbuchstaben und die Telegraphennummer des Absenders zu enthalten; auch dürfen diese Telegramme eine Unterschrift nicht besitzen, da ihnen in Berlin die in den Listen des Haupt-Telegraphenamts vermerkte Unterschrift amtlich hinzugefügt wird.

Innerhalb Deutschlands werden die offenen Feldtelegramme zwischen Berlin und dem Aufgabe- oder Bestimmungsorte telegraphisch befördert; sie erhalten dabei die Kopfbezeichnung »Fe«. In Ostasien liegt die Annahme und Bestellung der Nachrichten den Truppentheilen und Schiffen ob; die von dem Feldpostmeister bestimmten Postanstalten haben lediglich die Nachrichten nach Deutschland zu sammeln und die Sammeltelegramme abzufassen und aufzuliefern sowie die eingehenden Sammeltelegramme zu zerlegen und die einzelnen Nachrichten mittelst Feldpostkarte den Truppentheilen und Schiffen zuzustellen, denen die Empfänger angehören.

89. Das Papiergeld des Deutschen Reichs.

(Schlufs.)

Allmählich war eine Vermehrung der Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark nothwendig geworden. Die fortschreitende Ausstattung des Verkehrs mit Reichs-Goldmünzen hatte die Nachfrage nach Scheinen über 20 Mark erheblich herabgemindert und auch bewirkt, dafs der Bedarf an Reichs-Kassenscheinen zu 5 Mark hinter der Veranschlagung zurückgeblieben war. Diese Thatsachen veranlafsten den Bundesrath, durch Beschlufs vom 14. April 1880 und 25. Juni 1881 eine anderweite Begrenzung der von dem Gesammtbetrage der Reichs-Kassenscheine auf die einzelnen Abschnitte entfallenden Summen dahin vorzunehmen, dafs von jeder der beiden Gattungen zu 5 und 20 Mark schliefslich nicht mehr als 10 Millionen

Mark umlaufen*) und für den übrigen Betrag Reichs-Kassenscheine in Abschnitten zu 50 Mark ausgefertigt werden sollten. Es erfolgte daher zunächst der Stich der Platten für diese Gattung. Der Stich der Hauptfigur auf der Schauseite wurde dem Kupferstecher Professor Ernst Forberg in Düsseldorf übertragen, der der übrigen Theile von bewährten Kupferstechern der Reichsdruckerei ausgeführt.

Das von der Preufsischen Staatsdruckerei erworbene Wilcox'sche Verfahren zur Herstellung von Papier mit in den Stoff an bestimmter Stelle eingebetteten Pflanzenfasern war durch das Gesetz vom 15. Mai 1879, betreffend die Erwerbung der Königlich Preufsischen Staatsdruckerei für das Reich, in den Besitz des Deutschen Reichs übergegangen. Die Anfertigung des Papiers wurde der Papierfabrik der Gebrüder Ebart in Spechthausen bei Eberswalde übertragen und dabei »dunkelblau« als Farbe für den Faserstreifen bestimmt. Die Anfertigung des Papiers selbst erfolgt unter besonderer behördlicher Aufsicht.

Die Schauseite der neuen Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark zeigt in einem 9 mm breiten, mit Blattgewinde verzierten Rahmen auf dunkelem, aus Reichsadlern gebildeten Teppichmuster rechts eine geflügelte weibliche Gestalt, auf einem Säulenkapitäl sitzend, das Haupt mit einem Eichenkranze geschmückt, in der linken Hand den Merkurstab und in der rechten eine Sanduhr haltend, zu Füfsen umgeben von Sinnbildern des Ackerbaues und Gewerbfleifses. In der Mitte des Scheines ist auf dem an einem querliegenden Stabe befestigten Vorhange die sechszeilige Inschrift: »Gesetz vom 30. April 1874. Funfzig Mark Berlin den 10. Januar 1882. Reichsschulden-Verwaltung. Sydow Hering Merleker Michelly« und im Hintergrunde die Zahl 50 angebracht. Links davon befindet sich mitten auf dem Adlerteppiche das Hoheitszeichen: ein mit dem deutschen Reichswappen geschmückter Schild. Der Rahmen enthält in seinem oberen Theile eine Tafel mit der Inschrift »Reichs-Kassenschein« und in dem unteren Theile die Strafandrohung. Die Rückseite zeigt auf der gröfseren r e c h t e n Hälfte in einem Viereck ein stilisirtes Blattmuster mit der Zahl 50 und einem flatternden Bande, welches die rothgedruckte Werthbezeichnung »Funfzig Mark« in gothischer Schrift enthält. Auf der linken Seite sind, ebenfalls in Rothdruck, Buchstabe und Nummer des Scheines sowie der auf den Seiten mit der Zahl 50 und mit guillochirten Feldern umrahmte Ausfertigungsstempel der Reichsschulden-Verwaltung aufgedruckt.

Wie bei den Reichs-Kassenscheinen zu 50 Mark wurden die Hauptfigur und die Randverzierung auf der Schauseite der Reichs-Kassenscheine zu 5 Mark und der figürliche Schmuck auf der Schauseite der 20er von dem Professor Forberg und die übrigen Theile der Zeichnungen, mit Einschlufs der Schrift auf den Vorder- und Rückseiten, von Kupferstechern der Reichsdruckerei gestochen.

Die allgemeinen Kennzeichen der Reichs-Kassenscheine zu 5 Mark und zu 20 Mark stimmen, abgesehen von der Werthbezeichnung, sowohl auf den Schauseiten als auf den Rückseiten mit denen der Scheine zu 50 Mark überein. Ihre besonderen Kennzeichen sind folgende. Auf den 5 Mark-Scheinen erhebt sich zur rechten Seite des Beschauers aus einer in gothischem Stile gehaltenen architektonischen Blume ein geharnischter Mann, der mit seinem halb ausgestreckten rechten Arme ein zweihändiges, auf der Schulter ruhendes Schwert stützt. Sein linker Arm hängt herab; die Hand hält einen Schild mit dem Reichswappen. Der Rahmen der Schauseite ist mit Rankenwerk

*) Später durch Beschlufs vom 25. Februar 1886 auf 20 bz. 30 Millionen Mark erhöht.

verziert. Auf den 20 Mark-Scheinen ist die Inschrift in der Mitte auf einer Platte und über der Platte das Reichswappen angebracht. Ein Gewinde von Blättern und Früchten umgiebt das Wappen rechts und links und wird von zwei an den Seiten stehenden nackten Knaben gehalten. Die Platte ist mit dem Fufse, auf welchem Palmen ruhen, durch eine Maske ornamental verbunden. Die Palmen umschliefsen den unteren Theil und die beiden Seiten der Platte. Der Rahmen der Schauseite ist mit vielfach verschlungenen Linien ausgefüllt und die Strafandrohung in deutschen Buchstaben hergestellt.

In der Gröfse weichen die Reichs-Kassenscheine von 1882 von denen der ersten Ausgabe (1874) nicht ab. Sie sind sämmtlich mit senkrechten Rippen versehen, die anfangs stark hervortreten, sich durch längeren Umlauf des Papiers zwar etwas glätten, aber ohne Anwendung von Gewalt niemals ganz verschwinden, sondern dem Werthpapier immer ein besonderes Gepräge verleihen. Der Aufdruck ist auf allen Scheinen beiderseitig in Kupferstichdruck, und zwar auf den 50ern in brauner, bei den 20ern in grünschwarzer und bei den 5ern in blauschwarzer Farbe ausgeführt.

Die Beschreibung der Reichs-Kassenscheine vom Jahre 1882 wurde von der Reichsschulden-Verwaltung mittelst Bekanntmachung vom 1. April 1882 und vom 18. Januar 1883 durch die Regierungsamtsblätter und eine grofse Zahl Berliner und auswärtiger Zeitungen zur öffentlichen Kenntnifs gebracht. Die Ausgabe der 50er begann noch im April 1882, die der 5er und 20er im Februar 1883.

Kaum waren die Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark in den Verkehr gelangt, so meldeten sich alsbald Stimmen, welche das vorliegende Ergebnifs des allgemein verlangten künstlerischen Wettbewerbes ohne Weiteres als verfehlt bezeichneten. Während die Einen auf der Schauseite ein Uebermafs zum Theil unverständlichen allegorischen Bildwerkes zu finden meinten und an der Rückseite die Wahl der Farben und die Raumausfüllung tadelten, reihten Andere die Scheine in die Klasse der Waarenzeichen, Handelsmarken oder der Einladungskarten für eine kaufmännische Festlichkeit ein, hielten die Zeichnung für zu unruhig und bunt und gaben der Rückseite das Zeugnifs vollendeter Geschmacklosigkeit. Sind auch die Geschmacksrichtungen sehr verschieden und kommt es nur selten vor, dafs eine Kunstleistung ungetheilten Beifall findet: den hier gefällten Urtheilen war nicht immer eine ruhige, sachliche Prüfung voraufgegangen, sie waren im Grofsen und Ganzen unbegründet. Zu verwundern ist nur, dafs diese Kritik auch im Reichstage widerhallte und einen sonst so kunstverständigen Mann, wie den Abgeordneten Dr. Reichensperger (Crefeld), sogar verleiten konnte, auf den Scheinen zu sehen und zu finden, was gar nicht vorhanden ist. Nach ihm sind auf dem Fünfzigmarkscheine »die Flügel der Frauengestalt stark derangirt, und scheint der eine auf der rechten Seite förmlich geknickt zu sein«. Er hält die Figur »mit Drapirungen übermäfsig bedacht, sie wisse wirklich nicht, wohin mit den Kleidern, die ihr zugetheilt seien«. Der Genannte mufs danach wohl die vom Sitze neben der Säule herabhängende Decke als Zubehör der Garderobe angesehen haben. Dr. Reichensperger »kann auch die Embleme nicht recht verstehen«. Er sagte dazu in der Reichstagssitzung vom 14. Februar 1883 weiter: »Die weibliche Figur hält mit der Linken einen Hermesstab, mit der Rechten ein Stundenglas. Das Stundenglas, eine Sanduhr, wird in der Regel als Emblem des Todes gebraucht; wenn z. B. Freund Hein auf den Todtentänzen sich zeigt, hält er gewöhnlich ein solches Stundenglas in der Hand. (Zuruf: Es bedeutet: Zeit ist Geld.) Möglich; es kann aber auch etwas anderes bedeuten und

findet meine Deutung eine Unterstützung in dem Hermesstabe. Hermes oder Merkur hat nämlich mit einem solchen Stabe in der Hand die Todten in die Unterwelt geführt, und er hiefs deshalb auch, wenn ich nicht irre, Nekropompos oder Psychopompos. Jedenfalls werden Sie mir zugeben, dafs es zweideutiger Art ist, was Sie hier dargestellt finden. Nach der Deutung, die ich gegeben habe, scheint es mir denn doch eine wenig erquickliche Mahnung an die Finanzwelt zu sein, welche diese Frauensperson sich erlaubt. Nebenher gewahren wir noch allerhand Sachen, über einem Waarenballen ein schräges Wappenschild, welches weder hängt noch steht, darunter einen Pflug, neben und unter diesem Pfluge tutti frutti, einige Gemüse, Obst u. s. w. Das scheint mir doch wirklich des Guten etwas zu viel gethan zu sein ... Ich bin überzeugt, sehr Wenige wissen der Reichs-Verwaltung Dank dafür, dafs ihnen so ein Bildchen gewissermafsen als Prämie gegeben wird, wenn sie das Papier als 20 oder 50 Mark annehmen«. Die Schauseite des Reichs-Kassenscheins zu 20 Mark erinnerte wunderbarer Weise den Dr. Reichensperger an einen antiken Sarkophag. »Ich habe solche Sarkophage gesehen, mit Blumengewinden auf der Vorderseite und zu beiden Seiten als Träger derselben Geschöpfe, die man als »Genien« zu benennen pflegt — in Italien nennt man sie auch wohl bambini. Hier finden sich nun auch solche Genien zu beiden Seiten und, wie gesagt, ich glaube, es wäre denselben zu wünschen, dafs sie etwas von der überflüssigen Garderobe der Dame auf dem 50 Mark-Schein mitbekommen hätten. Natürlich, wir Alle stofsen uns nicht sonderlich daran, dafs diese Knaben in voller Nacktheit erscheinen, höchstens daran, dafs sie gewissermafsen damit coquettiren; sie posen geradezu als Nuditäten. Es giebt aber draufsen Personen, die nicht so im Leben schon herumgekommen und abgestumpft sind, wie wir. Ich trüge wirklich Bedenken, einem jungen Mädchen, ja selbst einem Dienstmädchen, welches einen Einkauf machen soll, einen solchen 20 Mark-Schein in die Hand zu geben ... Es ist auffallend, wenn ich den 20 Mark-Schein mit dem 5 Mark-Schein (von 1874!) vergleiche, da sieht man auch auf letzterem zwei solche bambini: dieselben zeigen sich aber in sitzender Stellung, es ist ihnen noch ein Stückchen Zeug beigegeben, und sie schlagen ein Bein über das andere.« Demgegenüber fehlte es aber auch nicht an Vertheidigern der neuen Reichs-Kassenscheine. Eine Berliner Zeitung schrieb zutreffend: »Wenn gerade die künstlerische Ausstattung der 50 Mark-Scheine von manchen Seiten abfällig beurtheilt wird, so darf das wohl theilweise auf den Umstand zurückgeführt werden, dafs diese Ausstattung in fast allen Beziehungen von dem Hergebrachten sich unterscheidet oder, um es mit anderen Worten zu sagen: was man sonst an der Kunst zu loben pflegt, mufs sich hier den Tadel gefallen lassen, weil es eben originell ist. Zunächst vermifst man die hergebrachte weibliche Schönheit mit dem ewig lächelnden, einschmeichelnden Antlitze. Dafür haben wir eine Figur mit ernstem, gefurchtem Gesicht und einem auf eigenes Schaffen hindeutenden Gliederbau. Die Allegorie ist einfach, aber doch vielleicht nicht gar zu unzutreffend: die »Arbeit«, welche das Stundenglas emporhält, als stumme Mahnung, die Zeit zu nutzen. Wenn aber auch in der weiteren Ausstattung vor Allem dem Originellen Rechnung getragen ist, so geschah dies nicht allein, um gerade einem nach dieser Richtung zielenden Kunstgeschmacke zu huldigen, sondern aus überwiegend praktischen Gründen. Während man sich früher bei Anfertigung von Papiergeld darauf beschränkte, etwa den Text mit einer mehr oder minder reich gehaltenen Einfassungslinie zu umgeben, ist man im Laufe der Zeit immer mehr dazu geschritten, durch figürliche und ornamentale Komposi-

tionen Erschwerungen für die Nachbildung zu schaffen. Und bei aller Anerkennung des Schaffensgeistes des 19. Jahrhunderts möchte man vielleicht nicht ganz fehl gehen, wenn man noch heut den Schöpfungen eines Raphael und Dürer, eines Michelangelo und Peter Vischer die gröfsere Berechtigung einräumte, zum Vorbilde des Geschmacks zu dienen«. In der »Allgemeinen Zeitung«, wie im »Echo« begrüfste der Kritiker es aufrichtig, dafs bei der Ausstattung der neuen Reichs-Kassenscheine der langweilige, seither breitgetretene Weg der nichtssagenden Guillochirungen, die mit einem Netze von allen möglichen Lineamenten und Verschlingungen unsere heutigen kontinentalen Banknoten verunstalten, verlassen ist, und man es vorzog, sowohl den Avers wie den Revers in Weise der altdeutschen Miniaturen der beginnenden Renaissance künstlerisch gestalten zu lassen. Die geniale Weise, wie der Künstler insbesondere die vordere Hauptseite künstlerisch gestaltet habe, zeige, dafs er es vollkommen verstand, den überlieferten Charakter der alten Miniaturen mit den Traditionen der modernen Werth- und Kassenscheine auszusöhnen. Die Zeichnungen der Schauseite der drei Gattungen von Kassenscheinen weichen stark von einander ab, während für die Rückseiten ein ziemlich gleichartiges Gepräge festgehalten ist. Dies wird ebenfalls als ein Vorzug gelten, da auf diese Weise die Unterscheidung gesichert ist, dann aber auch die Zusammengehörigkeit der Reichs-Kassenscheine zum leicht kenntlichen Ausdrucke kommt. Dafs bei Werthpapieren der in Rede stehenden Art neben ihrer künstlerischen Ausführung auf die möglichste Sicherheit gegen Nachahmung der Hauptwerth zu legen ist, hat auf Seiten der abfälligen Beurtheiler wenig Beachtung gefunden. Im Uebrigen darf bei der Beurtheilung des äufseren Eindrucks nicht übersehen werden, dafs dieser durch die nachträgliche Riffelung des Papiers naturgemäfs leidet. Wohl keins unserer klassischen Vorbilder würde sie ungeschädigt ertragen können. Hier aber ist sie aus praktischen Gründen angebracht und kaum zu entbehren. Wegen der auch wieder vorgebrachten Empfehlung der englischen Banknote als nachahmenswerthes Muster wird auf die Ausführungen auf S. 784 verwiesen. Als man 12 Jahre später (1894) in den Vereinigten Staaten von Amerika die Einführung neuen Papiergeldes beabsichtigte, suchte man die höchste Sicherheit gegen Nachbildung nicht mehr auf mechanischem Wege, durch besonderes Papier oder durch äufserst feine geometrische Zeichnung, sondern im wesentlichen durch Anwenduug bildlicher Darstellungen von höchstem künstlerischen Werthe zu erreichen. Dieses Vorgehen spricht deutlich dafür, dafs das Deutsche Reich mit der Ausstattung seiner Reichs-Kassenscheine sich auf dem richtigen Wege befand und dafs es falsch gewesen wäre, mit Dr. Reichensperger sie so einfach als möglich zu gestalten, sie nur ornamental zu behandeln und alle bildlichen und figürlichen Darstellungen als nicht dahin gehörig zu vermeiden.

In Bezug auf das zur Verwendung gekommene Papier waren von keiner Seite Ausstellungen erhoben, im Gegentheil erkannte man dessen Festigkeit allgemein an. Zu erhöhter Sicherung der neuen Reichs-Kassenscheine gegen Fälschungen wurde das neue Faserpapier unter strafrechtlichen Schutz gestellt. Das Gesetz, betreffend den Schutz des zur Anfertigung von Reichs-Kassenscheinen verwendeten Papiers gegen unbefugte Nachahmung, vom 26. Mai 1885 bestimmt, dafs Papier, welches dem zur Herstellung von Reichs - Kassenscheinen verwendeten, durch äufsere Merkmale erkennbar gemachten Papiere hinsichtlich dieser Merkmale gleicht oder so ähnlich ist, dafs die Verschiedenheit nur durch Anwendung besonderer Aufmerksamkeit wahrgenommen werden kann, ohne Erlaubnifs des Reichskanzlers oder einer von ihm zur Ertheilung

der Erlaubnifs ermächtigten Behörde weder angefertigt oder aus dem Ausland eingeführt noch verkauft, feilgehalten oder sonst in Verkehr gebracht werden darf, nachdem die Merkmale gemäfs § 7 des Gesetzes vom 30. April 1874, betr. die Ausgabe von Reichs-Kassenscheinen, öffentlich bekannt gemacht worden sind. Wer den Bestimmungen vorsätzlich zuwiderhandelt, wird mit Gefängnifs bis zu einem Jahre, und wenn die Handlung zum Zwecke eines Münzverbrechens begangen ist, mit Gefängnifs von 3 Monaten bis zu zwei Jahren bestraft. Ist die Handlung aus Fahrlässigkeit begangen, so ist auf Geldstrafe bis zu 1000 Mark oder Gefängnifs bis zu 6 Wochen zu erkennen.

Um den Umtausch der mit dem Datum vom 11. Juli 1874 ausgefertigten Reichs-Kassenscheine gegen die auf Wilcox'schem Pflanzenfaserpapiere hergestellten, mit dem Datum vom 10. Januar 1882 versehenen Reichs-Kassenscheine zu beschleunigen, durften bei den Kassen des Reichs und der Bundesstaaten eingegangene Reichs-Kassenscheine vom Jahre 1874 nicht wieder ausgegeben, sondern mufsten an die Reichsschulden-Verwaltung zum Zwecke des Ersatzes durch Scheine neuer Ausgabe abgeliefert werden. Durch Gesetz vom 21. Juli 1884 wurde dann die Bestimmung des § 5 Abs. 1 des Gesetzes, betr. die Ausgabe von Reichs-Kassenscheinen, vom 30. April 1874*) bezüglich der mit dem Datum vom 11. Juli 1874 ausgefertigten Reichs-Kassenscheine mit Ende des Monats Juni 1885 aufser Wirksamkeit gesetzt, so dafs derartige alte Scheine seit dem 1. Juli 1885 nur noch bei der Königl. Preufsischen Kontrole der Staatspapiere eingelöst werden können. Die Postanstalten erhielten durch Amtsblattverfügung vom 8. Juli 1885 Anweisung, Reichs-Kassenscheine mit dem Datum vom 11. Juli 1874 als Zahlungsmittel nicht mehr anzunehmen, etwa vorhandene aber an die Bezirks-Ober-Postkasse bz. General-Postkasse zur Einlösung bei der genannten Kontrole einzusenden. Von einer Ungültigkeitserklärung der alten Reichs-Kassenscheine wurde nach den bei der Einziehung der preufsischen Kassenanweisungen gemachten Erfahrungen abgesehen.

Fälschern und Betrügern war durch die wesentlich veränderte Beschaffenheit des Papiers und die vervollkommnete Ausstattung der Scheine die Ausführung ihres unlauteren Treibens erheblich erschwert. Sie liefsen sich aber dadurch nicht zurückschrecken, Täuschungsversuche zu wagen. An einer Theaterkasse in Frankfurt (Main) war am 26. Juni 1884 ein falscher, durch Lithographie hergestellter 50 Mark-Schein angenommen, an welchem die Pflanzenfasern auf der Rückseite Zeitungsnachrichten zufolge durch aufgeklebte Menschenhaare nachgeahmt waren, und bald darauf wurden ebenfalls in Lithographie ausgeführte ähnliche Falschstücke beim Postamt in Rottweil angehalten, bei denen Borsten aus einem alten Pinsel, die mit Leimwasser aufgetragen waren, die Stelle der Wilcoxfasern vertraten. Die Fälscher wurden ermittelt und mit 4 und 5 Jahren Zuchthaus bestraft. Ende August 1884 tauchten in Zwickau Falschstücke von 50 Mark-Scheinen auf. Das Papier hatten die Fälscher durch Aufeinanderkleben zweier Papierblätter nachgeahmt, von denen das eine an der betreffenden Stelle blau angetuscht und mit Fasern bestreut war, und das andere aus Seidenpapier bestand. Den Druck hatte ein Lithograph in Erfurt angefertigt. Nach und nach kamen in den verschiedensten Theilen des Reichs Fälschungen der 50 und 5 Mark-Scheine zum Vorscheine.

---

*) § 5. Die Reichs-Kassenscheine werden bei allen Kassen des Reichs und sämmtlicher Bundesstaaten nach ihrem Nennwerth in Zahlung angenommen und von der Reichs-Hauptkasse für Rechnung des Reichs jederzeit auf Erfordern gegen baares Geld eingelöst.

Aber ihre Zahl blieb doch gegen die bei der ersten Ausgabe von Reichs-Kassenscheinen zu Tage getretenen Fälle erheblich zurück. Die Schwierigkeit, gute Nachbildungen zu erzielen, war eben zu grofs. Was an Nachbildungen geleistet wurde, war im Allgemeinen so schlecht, dafs die Entdeckung nur deswegen nicht immer sogleich erfolgte, weil die Fälscher oder ihre Helfershelfer die Einschmuggelung gegen Abend im Zwielicht oder bei schlechtem künstlichen Lichte und in solchen Augenblicken versuchten, wo sie wufsten, dafs die Empfänger wegen grofser Inanspruchnahme es an der nöthigen Aufmerksamkeit mangeln lassen würden oder von den Erfordernissen des echten Papiergeldes überhaupt keine Kenntnifs besafsen. Es zeigte sich, dafs trotz mehrfacher Hinweise in öffentlichen Blättern dem grofsen Publikum sowohl als vielen Beamten das Wesen des blauen Faserstreifens in dem Papier und dessen Wichtigkeit bei der Beurtheilung der Echtheit der Reichs-Kassenscheine unbekannt geblieben war. In Folge dessen liefs der Reichskanzler die Kassenbeamten des Reichs und der Bundesstaaten auf die Eigenschaften des Faserpapiers besonders aufmerksam machen und darauf hinweisen, dafs ein wichtiges Erkennungszeichen für die Echtheit der Reichs-Kassenscheine in der Lösbarkeit der Pflanzenfasern besteht. Für die Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung erfolgte diese Belehrung durch die Amtsblattverfügung Nr. 30 vom 20. April 1895. Bei der Wichtigkeit der Sache lassen wir den ersten Theil der Verfügung, welcher die allgemeinen, in der Beschaffenheit des Papiers liegenden Kennzeichen der Echtheit der Reichs-Kassenscheine enthält, hier folgen. »Zu den sämmtlichen Reichs-Kassenscheinen wird ein gutes, kräftiges Papier von besonderer Festigkeit verwendet, das auf einer Seite einen Streifen von blauen, in die Papiermasse eingebetteten stärkeren Fasern trägt. Der Faserstreifen zeigt eine blaue Färbung durch die ganze Papiermasse. Die blauen Fasern lassen sich mit einer Nadel aus der Papiermasse auslösen, wie durch eine Probe ohne Beeinträchtigung der Gültigkeit des Scheines festgestellt werden kann. Liegen die Fasern ihrer ganzen Länge nach auf der Oberfläche, so kann man sicher sein, ein Falschstück vor sich zu haben. Der gleiche Verdacht ist gerechtfertigt, wenn die Fasern zwischen zwei Papierschichten liegen. Ist dies der Fall, so lassen sich entweder beide Schichten leicht durch Wasser trennen, oder die obere Schicht kann durch Reiben mit einem stumpfen Messer entfernt werden, so dafs die zweite Papierschicht mit den darauf-liegenden Fasern zu Tage tritt. Das echte Papier mufs eine einheitliche feste Schicht mit gut geglätteter, weder glänzend noch wollig aussehender Oberfläche bilden.« Reichs-Kassenscheine, welche in Folge häufigerer Anwendung der Probe des Heraushebens von Fasern diese zum gröfsten Theil verloren haben sollten, würden als unbrauchbar gewordene Scheine gemäfs der für solche erlassenen Bestimmungen zu behandeln sein. Es wäre zu wünschen, wenn auch das grofse Publikum hin und wieder auf die Kennzeichen der Echtheit des Faserpapiers aufmerksam gemacht würde.

Die Reichsschulden-Verwaltung sicherte demjenigen, welcher einen Verfertiger oder wissentlichen Verbreiter von Falschstücken zuerst nachwiese, eine nach Umständen zu bemessende Belohnung bis auf Höhe von 2000 Mark zu und erweiterte die Betragsgrenze später bis auf 3000 Mark.

In neuester Zeit hat das Vorkommen von falschen Reichs-Kassenscheinen abgenommen. Immerhin lehrte die Erfahrung, dafs der dem Braun der Photographien ähnliche Farbenton der 50 Mark-Scheine Täuschungen durch photographische Nachbildung Vorschub leistet und dafs es zweckmäfsig ist, die der Nachahmung und Fälschung ausgesetzten Werthzeichen von Zeit zu Zeit unter Verwerthung

der inzwischen von der Technik erreichten Fortschritte durch neue zu ersetzen. Man kam daher an den zuständigen Stellen zu dem Entschlusse, die Ausgabe gänzlich veränderter neuer Scheine unter Beibehaltung des Wilcoxschen Faserpapiers, jedoch in geringerer Stärke ins Auge zu fassen, und zwar sollte zunächst mit der Neuausfertigung der Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark vorgegangen werden. Zu diesem Zwecke wurden im Etat der Reichsschuld für 1895/96 170 000 Mark ausgebracht.

Unter den von fünf deutschen Künstlern eingesandten Entwürfen für die Bildseite ward der des Berliner Professors Emil Döpler d. Jüng. zur Ausführung bestimmt. Der Stich der figürlichen Theile der Zeichnung ist durch den Kupferstecher Otto Reim in Charlottenburg, der aller übrigen Verzierungen und der Schrift in der Reichsdruckerei erfolgt. Die Vorbereitungen waren zu Anfang 1899 so weit erledigt, dafs im April desselben Jahres mit dem Drucke begonnen werden konnte.

Die neuen Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark sind 10 cm hoch und 15 cm breit, in bläulichgrünem Kupferstichdruck auf eigenartig geriffeltem Hanfpapier hergestellt, das als fortlaufendes Wasserzeichen eine von Lorbeerzweigen umgebene Kaiserkrone und auf dem linken Rande der Rückseite einen mit bunten (gelben, blauen, grünen und rothen) Pflanzenfasern durchsetzten Streifen enthält. Die Vorderseite ist von einer etwa 4 mm breiten, abwechselnd aus Lorbeerzweigen und der Zahl 50 bestehenden Einfassung begrenzt, die oben in der Mitte durch das Wort »Reichs-Kassenschein« in Antiqua-Versalien unterbrochen wird. In dem Bilde tritt die malerische Wirkung stark in den Vordergrund. Auf der linken Hälfte der Vorderseite sitzt, mit einem Hermelinmantel umhüllt und das Haupt mit einer Kaiserkrone bedeckt, eine weibliche Gestalt auf einer mit Adler, Borte und einem W verzierten Steinbank. In der linken Hand hält sie einen Palmenzweig, während die rechte nach einem hinter ihr auf der Bank liegenden Schwerte greift. Zur Seite der Figur hängt an einer Eiche ein Schild mit dem deutschen Adler. Von der Eiche bis zur Einfassung am linken Rande ist ein Vorhang gezogen, auf dem abwechselnd die Buchstaben W_{II}, F und W_{I} angebracht sind. Zu Füfsen der Gestalt befinden sich Sinnbilder der Landwirthschaft, des Handels, der Kunst, Wissenschaft und Industrie. Dahinter breitet sich das Meer aus, und ein in weiter Ferne die Wogen durchschneidendes Schiff deutet den Verkehr zwischen dem deutschen Reiche und seinen Kolonien an.

Die rechte Hälfte der Vorderseite enthält unterhalb eines Eichenzweigs mit deutschen Buchstaben in sieben Zeilen die Aufschrift: »Gesetz vom 30. April 1874. 50 Funfzig Mark. Berlin, den 5. Januar 1899. Reichsschulden-Verwaltung v. Hoffmann Merleker Mücke Tielsch Lehnert Zwicker«. Unter der etwa 18 mm hohen Zahl 50 befindet sich das Wort »Mark« in nur umrissenen Versalbuchstaben. Die Vorderseite ist innerhalb des Randes mit einem guillochirten Ueberdruck in besonderer Farbe versehen.

Auf der Rückseite befinden sich links in deutscher Schrift mit verzierten Anfangsbuchstaben einzeln unter einander die drei Worte: Reichskassenschein — Funfzig — Mark. Darunter folgt die Strafandrohung. Im Untergrunde des Strafsatzes steht die etwa 16 mm hohe Zahl 50. Die rechte Hälfte der Rückseite wird durch einen Reichsadler ausgefüllt, der von zwei am unteren Ende über einander gelegten Lorbeerzweigen umgeben ist. Am linken Rande unten befindet sich der Ausfertigungsstempel der Reichsschulden-Verwaltung. Nummer und Buchstabe des Scheines sind zweimal am untern Rande der linken Hälfte sowie am obern Rande der rechten Hälfte

der Rückseite, und zwar ebenso wie der Ausfertigungsstempel, der eine gegen die frühere veränderte Form erhalten hat, in röthlich brauner Farbe aufgedruckt. Der Wortlaut der Strafandrohung ist demjenigen auf den Reichs-Banknoten entsprechend, wie folgt, gefafst: »Wer Reichs-Kassenscheine nachmacht oder verfälscht oder nachgemachte oder verfälschte sich verschafft und in Verkehr bringt, wird mit Zuchthaus nicht unter 2 Jahren bestraft«. Die Riffelung, bei welcher übrigens die Figur der Vorderseite ausgespart ist, weicht von derjenigen der bisherigen Reichs-Kassenscheine insofern ab, als sie nicht mehr in starken, senkrechten Rippen auffällig hervortritt, sondern in schmalen, regelmäfsig unterbrochenen, den Schein in der Längsrichtung durchlaufenden Linien besteht.

Die Beschreibung der neuen Reichs-Kassenscheine zu 50 Mark ist von der Reichsschulden-Verwaltung durch Bekanntmachung vom 19. Juni 1899 veröffentlicht.

Bezüglich der Reichs-Kassenscheine zu 20 Mark und zu 5 Mark wurden die Kosten für die Herstellung des Papiers, den Entwurf von neuen Zeichnungen u. s. w. auf 140 000 Mark veranschlagt und mit dieser Summe in den Etat für 1899 als einmalige Ausgabe eingestellt. Die Vorarbeiten sind im Gange. Die Ausgabe der Scheine ist vor Ablauf eines Jahres nicht zu erwarten.

---

90. Geschichte des deutschen Zeitungswesens.

Unter dem Titel »Geschichte des deutschen Zeitungswesens von den ersten Anfängen bis zur Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs« hat Ludwig Salomon zu Elberfeld im Verlage der Schulzeschen Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei (A. Schwartz, Oldenburg und Leipzig) ein Werk erscheinen lassen, das eine eingehende Darstellung der Entwickelung des deutschen Zeitungswesens bietet. Vorläufig liegt nur der erste Band vor, welcher das 16., 17. und 18. Jahrhundert umfafst. Wir haben schon wiederholt Gelegenheit gehabt, auf die Entwickelung des Zeitungswesens in Einzelschilderungen hinzuweisen (Archiv 1876 S. 391 und 422, 1884 S. 652, 1887 S. 501, 1889 S. 623, 1895 S. 347 und 629); auch eine kurze zusammenfassende Darstellung des Werdeganges des Zeitungswesens an der Hand des Salomonschen Werkes wird unseren Lesern nicht unerwünscht sein.

Als wesentliches Merkmal einer Zeitung erachten wir gegenwärtig das Erscheinen einer Zusammenstellung von Nachrichten u. s. w. in regelmäfsigen Fristen. Ursprünglich bezeichnete das Wort »Zeitung« im gewöhnlichen Sprachgebrauche lediglich eine einzelne Nachricht, Neuigkeit oder ein wichtiges Ereignifs. Zeitungen in diesem Sinne erschienen, seit die Buchdruckerkunst Verbreitung fand, in immer wachsender Zahl. Derartige Veröffentlichungen wurden indefs nicht selbst »Zeitungen«, sondern gewöhnlich »Bericht«, »Beschreibung«, »Aviso«, »Relation« u. s. w. genannt; der Titel »Zeitung« für einen gedruckten Bericht wurde zuerst 1505 angewendet. In den Zeitungen wurden die einzelnen Nachrichten über wichtige Begebenheiten, merkwürdige Ereignisse und Erscheinungen kritiklos zusammengestellt und geschichtliche Thatsachen in gedrängter Kürze aufgezählt. Für die Entwickelung des Zeitungswesens waren diese Zeitungen nicht von grofsem Belang. Den eigentlichen, in gewisser Hinsicht regelmäfsigen Neuigkeitsverkehr vermittelten die geschriebenen

Zeitungen; in ihnen liegt daher der Keim des modernen Zeitungswesens. Der Zweck der Zeitungsbriefe, fern Wohnende von den neuesten Ereignissen zu unterrichten, konnte nur insoweit erreicht werden, als zuverlässige Gelegenheiten zur Beförderung der brieflichen Mittheilungen nach ihren Bestimmungsorten vorhanden waren. Bekanntlich unterhielten die Fürsten, die Universitäten, der Hansabund u. s. w. für ihre Nachrichtenbeförderung schon in frühen Zeiten eigene Boten; in bürgerlichen Kreisen dagegen bediente man sich, wenn die Briefe nicht gelegentlich durch einen Kaufmann, Pilger oder Reisenden befördert werden konnten, der Ordinari-Boten. Diese Boten standen ursprünglich im Dienste einer Stadtbehörde und hatten vorwiegend die Aufgabe, die obrigkeitlichen Schreiben den Adressaten in Stadt und Land zuzustellen; es war ihnen jedoch in der Regel gestattet, mit Einwilligung ihrer vorgesetzten Behörde auch Privaten gegen Entgelt ähnliche Dienste zu leisten. Die Ordinari Boten wurden daher auch zur Besorgung der Zeitungsbriefe benutzt. Mit der Zeit nahm die Privat-Korrespondenz einen derartigen Umfang an, dafs die amtliche vor ihr fast verschwand; in Folge dessen traten die Stadtbehörden das Botenwesen an die Kaufleute ab, welche die bestehenden Verbindungen durch Einrichtung längerer Botenlinien und Botenritte zwischen den Verkehrsmittelpunkten der damaligen Zeit erweiterten und verbesserten. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts, als auf fast allen Hauptverkehrsstrafsen Taxissche Posten entstanden waren, ging das Institut der Ordinari mehr und mehr zurück, bis es nach mancherlei Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten und der Taxisschen Postverwaltung über die Ausdehnung des Postregals schliefslich ganz einging. Zu derselben Zeit, als die Boten aus dem Verkehrsleben verschwanden, war es auch mit der Blüthezeit der handschriftlichen Zeitungen vorbei. Die Ursache hierfür lag jedoch weniger in dem Mitbewerbe der Posten und der Unterdrückung des Botenwesens, als vielmehr in der strengen Handhabung der Zensur. Weltliche und geistliche Behörden wachten damals ängstlich über allem Gedruckten, damit nichts Unwahres, Verleumderisches oder gar Ketzerisches verbreitet würde, nur den geschriebenen Zeitungen stand die Zensur machtlos gegenüber. Man versuchte zunächst, die Zeitungsbriefe ebenfalls der Zensur zu unterwerfen; allein bald ergab sich, dafs eine wirksame Ueberwachung der Zeitungsbriefe bei aller Strenge nicht durchzuführen war. Es erübrigte daher nur, die Abfassung derartiger Briefe überhaupt zu verbieten. Solche Verbote wurden nach und nach von den meisten Regierungen erlassen.

Bei dem grofsen Beifalle, den sowohl die geschriebenen Zeitungen als die gedruckten Flugblätter von Anfang an gefunden hatten, wäre es den Zeitgenossen gewifs recht erwünscht gewesen, wenn Jemand die Briefe und Berichte gesammelt, in Druck hergestellt und die auf diese Weise gewonnenen Hefte in regelmäfsigen Fristen herausgegeben hätte. Allein der gröfste Theil des 16. Jahrhunderts verging, ohne dafs ein solches zeitgemäfses Unternehmen entstanden wäre. Erst in den achtziger Jahren trat in dieser Beziehung, in Folge wichtiger politischer Vorgänge in Cöln, ein Wendepunkt ein. Es handelte sich um Streitigkeiten zwischen dem Papste und dem Erzbischofe von Cöln, welcher den Versuch machte, die protestantische Lehre im Erzbisthum einzuführen. Da hierdurch die Protestanten im Kurfürstenrathe die Mehrheit erlangt hätten, so suchte der Papst die Einführung der Reformation in Cöln mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu verhindern. Die Berichte über den Verlauf dieses Streites, der für die Bevölkerung des Reichs damals von hervorragender Bedeutung war, wurden, um sie weiteren Volkskreisen zugänglich zu machen, gesammelt, in deutscher Sprache gedruckt

und in Heftform herausgegeben, und zwar zur Messe in Frankfurt (Main) am Schlusse eines jeden Halbjahrs. Diese Sammelberichte wurden daher »Frankfurter Mefsrelationen« genannt. Die erste Mefsrelation wurde 1583 von dem durch seine umfassende schriftstellerische Thätigkeit damals allgemein bekannten Freiherrn Michael von Aitzing in Cöln herausgegeben; sie umfafste den Zeitraum von 1580 bis Herbst 1583. Das Unternehmen Aitzings fand viele Nachahmer; eine gröfsere Bedeutung erlangten indefs nur die Frankfurter Relationen des Verlegers Meurer, die ununterbrochen bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts herausgegeben worden sind.

Als sich die politischen Ereignisse häuften, trat das Bedürfnifs hervor, die Berichte in kürzeren Zeiträumen zu veröffentlichen. Statt in halbjährlichen Fristen wurden die neuesten Nachrichten u. s. w. wöchentlich zusammengestellt. Der Zeitpunkt, an dem dieser wichtige Uebergang von der Relation zur eigentlichen Zeitung im heutigen Sinne stattfand, steht nicht fest; ebensowenig ist der Name des Zeitungsunternehmers bekannt. Die wöchentlichen Zeitungen erfreuten sich in kurzer Zeit allgemeiner Beliebtheit, so dafs bereits zu Anfang des 17. Jahrhunderts in allen gröfseren Städten derartige Unternehmungen ins Leben gerufen wurden. Viele Zeitungen beschränkten sich allerdings auf eine einfache Zusammenstellung der Nachrichten, ohne eine bestimmte politische Ansicht oder Richtung zu vertreten. Immerhin legten die zahlreichen Blätter Zeugnifs von einem regen geistigen Leben der Bevölkerung ab.

Die älteste noch erhaltene gedruckte Zeitung ist eine »Strafsburger Zeitung« aus dem Jahre 1609. Dieses Blatt ist während des ganzen 17. Jahrhunderts erschienen. Weitere Zeitungen von Bedeutung scheinen in Strafsburg nicht bestanden zu haben. Eine gröfsere journalistische Thätigkeit entfaltete sich in Frankfurt (Main). 1615 gründete der Buchhändler Emmel daselbst eine Zeitung, die einen nachhaltigen Erfolg errang. Dies ermunterte zu weiteren Unternehmungen. Schon 1617 entstand für die Emmelsche Zeitung eine gefährliche Konkurrenz in einem von dem Taxisschen Postmeister Birghden herausgegebenen Blatte. Es ist unseren Lesern bekannt, dafs es zwischen den beiden Zeitungsverlegern zu erbitterten Streitigkeiten kam, zu deren Schlichtung sogar der Kaiser angerufen wurde. Eine dritte Zeitung von Bedeutung, die zu dieser Zeit von dem Buchhändler Serlin gegründet wurde, besteht noch heute unter dem Titel »Frankfurter Journal«.

Die vorhandenen ältesten Berliner Blätter stammen aus den Jahren 1617 bis 1620, 1626 und 1631; sie zeichneten sich durch Reichhaltigkeit des Stoffes und durch eine klare Sprache aus.

In Leipzig entbrannte um das Privilegium der Herausgabe von Zeitungen zwischen dem Buchhändler Ritzsch und dem Postmeister Mühlbach ein ähnlicher Streit, wie seiner Zeit zwischen dem Buchhändler Emmel und dem Postmeister Birghden in Frankfurt (Main). In Leipzig behielt ebenfalls der Postmeister die Oberhand, indem durch ein kurfürstliches Dekret entschieden wurde, dafs nur dem Postmeister die Berechtigung zustehe, Zeitungen drucken zu lassen; gleichzeitig wurde ihm aber für dieses Privilegium eine Steuer von 500 Thalern auferlegt.

Auch in anderen gröfseren Städten Deutschlands sowie in Wien entstanden nach und nach Zeitungen von Bedeutung.

Während des dreifsigjährigen Krieges trat in der Entwickelung des Zeitungswesens ein längerer Stillstand ein, dessen Wirkungen sich noch lange nach dem Friedensschlusse bemerkbar machten. Die allgemeine Noth und der Rückgang in den wirthschaftlichen Verhältnissen hatten das Interesse an

den politischen Ereignissen derart abgeschwächt, dafs eine Reihe von Zeitungsunternehmungen in Folge der Theilnahmlosigkeit des Publikums zu Grunde ging und die übrig bleibenden Blätter nur nothdürftig ihr Dasein fristeten. Erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts beginnt das Zeitungswesen sich wieder zu heben. Neben den politischen entstand damals eine neue Gattung von Zeitungen, die sogenannten »moralischen Wochenschriften«, die eine Verbesserung der Erziehung und der allgemeinen Bildung des Volkes erstrebten. Eines der bemerkenswerthesten dieser Blätter waren die »Acta eruditorum«; sie erschienen in Leipzig in lateinischer Sprache und sollten einen Ueberblick über das ganze geistige Leben des Volkes bieten, erfüllten ihren Zweck indefs nicht ganz, weil die Grenzen des zu behandelnden Stoffes zu eng gezogen waren. Nach und nach wuchs die Zahl solcher Zeitschriften; die meisten wurden nicht mehr in lateinischer, sondern in deutscher Sprache geschrieben, damit ihr Inhalt in breiteren Kreisen der Bevölkerung verstanden werden konnte. Je mehr die Zahl der moralischen Wochenschriften zunahm, desto dürftiger wurde ihr Inhalt. Nur noch zwei derartige Zeitschriften machten eine bemerkenswerthe Ausnahme: die österreichische Schrift »Mann ohne Vorurtheil« und die »Berlinische Monatsschrift«, mit welcher die lange Reihe der moralischen Wochenschriften abschlofs.

Während der Regierungszeit Friedrichs des Grofsen hat sich das deutsche Zeitungswesen nicht erheblich entwickelt, trotzdem die an kriegerischen Ereignissen und bedeutsamen politischen Veränderungen so reiche Zeit wenigstens das Gedeihen der politischen Zeitungen günstig hätte beeinflussen können. Der grofse König war persönlich von der Bedeutung der Zeitungen überzeugt, was schon aus seiner bekannten Aeufserung, »dafs Gazetten, wenn sie interessant sein sollen, nicht genirt werden müfsten«, hervorgeht; er hat das Entstehen einiger Blätter gefördert und sich der Zeitungen bedient, um in der öffentlichen Meinung für seine Regierungshandlungen, besonders auf dem Gebiete der auswärtigen Politik, Stimmung zu machen; aber die allgemeinen Zeitverhältnisse waren den Zeitungen nicht besonders günstig. Politische, konfessionelle und dynastische Rücksichten jeder Art liefsen keine bestimmten Grundsätze und keine ausgeprägten politischen Meinungen aufkommen. Es blieb nach wie vor bei der einfachen Berichterstattung. In Folge dessen vermochten die deutschen Zeitungen das Interesse des Publikums nicht zu erregen. Hieraus erklärt sich die auffallende Thatsache, dafs längere Zeit einige in Holland in französischer Sprache herausgegebenen Blätter, in denen deutsche Zustände in freier Weise besprochen wurden, in Deutschland weite Verbreitung fanden.

In Berlin bestand beim Regierungsantritte Friedrichs des Grofsen nur eine gröfsere Zeitung, die »Berlinische Privilegirte Zeitung«, aber schon 1740 wurden zwei neue Zeitungen gegründet, die Haudesche — von 1748 an »Spenersche« — Zeitung und ein französisches Blatt, das »Journal de Berlin«. Das Privilegium für die erstgenannte Zeitung, welche den Titel »Berlinische Nachrichten von Staats- und Gelehrten-Sachen« führte, wurde dem Buchhändler Ambrosius Haude, gegen eine Abgabe von 20 Reichsthalern an die Rekrutenkasse, verliehen. Weil aber die »Berlinische Privilegirte Zeitung« kraft feierlichen Privilegs »einzig und allein befugt war, die Berlinischen Zeitungen zu drucken«, so lautete für Haude die Erlaubnifs dahin, dafs es ihm gestattet sei, den Potsdamischen Merkurius, ein Blättchen, das er drei Jahre vorher kurze Zeit herausgegeben hatte, in Berlin unter anderem Titel fortzusetzen. Die Berlinische Privilegirte Zeitung ging nach dem Tode des Begründers Rüdiger auf dessen Schwiegersohn Vofs über und hiefs von da ab allgemein »Vossische Zei-

tung«. Der Titel der Zeitung erhielt 1785 die Fassung »Königlich privilegirte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen«, die er jetzt noch hat. Mitarbeiter dieser Zeitung war zeitweise der Dichter Lessing. Das Journal de Berlin bestand, obgleich es auf besonderen Wunsch des Königs gegründet worden war, nur ein Jahr lang. Weitere Versuche mit französischen Blättern hatten in Berlin keinen Erfolg. Nach dem Tode Friedrichs II. ging die Berliner Presse in ihren Leistungen und in ihrer Bedeutung zurück. Hieran mochte das Zensuredikt vom 19. Dezember 1778, welches den Zeitungen wesentliche Beschränkungen auferlegte, vorwiegend Schuld tragen, obschon zweifellos noch andere Umstände die Entwickelung des Zeitungswesens hemmten.

Die journalistische Thätigkeit in den Provinzen Preufsens war während des 18. Jahrhunderts nicht von Bedeutung. In Breslau, der Hauptstadt der von Friedrich dem Grofsen erworbenen Provinz Schlesien, wurde 1741 eine neue Zeitung unter dem Titel »Schlesische Privilegirte Staats-Kriegs- und Friedenszeitung« gegründet. Dieses Blatt besteht heute noch als »Schlesische Zeitung«. In Cöln entstand im 18. Jahrhunderte die »Kaiserliche Reichs-Ober-Post-Amts-Zeitung«, aus der sich die heutige »Kölnische Zeitung« entwickelt hat. In Hamburg wurden mehrere Zeitungen gegründet, von welchen der »Hamburgische Unparteiische Korrespondent«, namentlich in den Kreisen der Handelswelt, bevorzugt wurde, weil die Zeitung vorwiegend der Verbreitung von Anzeigen im kaufmännischen Verkehr und den sonstigen kaufmännischen Interessen diente. In Frankfurt (Main) blieben die beiden alten Zeitungen, die »Postamtszeitung« und das »Journal« während des 18. Jahrhunderts die bedeutendsten journalistischen Unternehmungen. 1722 wurde dort nach dem Muster eines in Hamburg unter dem Titel »Relations-Courir« erscheinenden Anzeigenblatts ein »Intelligenzblatt« gegründet, das Nachrichten über gefundene und verlorene Sachen, über Kauf- und Miethsangelegenheiten u. s. w. zu bringen bestimmt war. Anfangs fand die neue Einrichtung im Publikum wenig Beifall; nach und nach wurden aber die Vortheile eines solchen Blattes erkannt. Eine Zeit lang bestand in Frankfurt eine dritte politische Zeitung in französischer Sprache mit dem Titel »L'Avant-Coureur«. Durch den Erfolg, welchen das Blatt errang, ermuthigt, gab der Verleger Varrentrapp auch noch eine Zeitung in deutscher Sprache, die »Frankfurter Berichte von den Staats-Kriegs- und Friedensangelegenheiten in und aufserhalb Europas« heraus. Beide Zeitungen wurden nach einiger Zeit gleichzeitig wegen Prefsvergehens verboten.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts lebte die alte Einrichtung des 16. Jahrhunderts, die geschriebenen Zeitungen, wieder auf. Veranlassung dazu gab die strenge Handhabung der Zensur. Da eine freie Aeufserung über politische und wissenschaftliche Fragen in der Tagespresse nicht ungefährlich war, so griff man zur Umgehung der Zensur zu dem Aushülfsmittel der Zeitungsbriefe. Man nannte diese Blätter »bulletins«. Die Schreiber der Bülletins, die sich meist in den gröfseren Städten Deutschlands und im Ausland aufhielten, sandten ihre Korrespondenzen in regelmäfsigen Fristen an die Bezieher, die in allen Kreisen der Bevölkerung zu finden waren. Die Bülletins bestanden bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts.

Die grofsen Ereignisse am Schlusse des 18. und am Beginne des 19. Jahrhunderts waren der Entwickelung des Zeitungswesens besonders günstig. Das deutsche Volk nahm in allen seinen Schichten an den inner- und aufserpolitischen Vorgängen regen Antheil. Mit dem wachsenden Interesse des Publikums für die Nachrichtenvermittelung entstand eine Reihe von Zeitungen, die gehaltvoller und mannigfaltiger waren, wie die meisten bisherigen

politischen Blätter. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich das Zeitungswesen zwar langsam, aber stetig. In der zweiten Hälfte dagegen wuchs die Presse zu einer Macht heran, mit der auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens gerechnet werden mufs. —

Auf den zweiten Band des verdienstlichen Salomonschen Werkes werden wir nach dessen Erscheinen zurückkommen.

91. Die Guttaperchafrage.

Die gewaltige Entwickelung des überseeischen Handelsverkehrs und das Bedürfnifs nach zuverlässigen, von fremden Einflüssen möglichst freien Verbindungen der Mutterländer mit ihren Kolonien haben im letzten Jahre die verschiedensten Pläne zu einer ausgedehnten Erweiterung des internationalen Seekabelnetzes zu Tage gefördert. Es sei hier nur erinnert an die auch im Archiv wiederholt besprochenen Bestrebungen Englands zur Schaffung der Verbindungen Südafrika–Australien, Australien–Kanada, an die von der französischen Regierung geplanten Linien im Atlantischen und im Indischen Meere und in den ostasiatischen Gewässern, an das Pacific-Kabel der Vereinigten Staaten von Amerika und endlich an die deutschen Unternehmungen. Nach ihrer Verwirklichung, woran in der Hauptsache kaum noch zu zweifeln ist, wird das Kabelnetz der Erde etwa 400 000 km gegenüber dem jetzigen Bestande von rund 300 000 km messen.

Die Erwägungen über die Ausführbarkeit einer so grofsartigen Erweiterung der Unterseelinien haben auch die in den letzten Jahrzehnten wiederholt, aber ohne grofsen Erfolg behandelte Frage wieder in Anregung gebracht: auf welche Weise die Gewinnung der Guttapercha, dieses für die Kabelfabrikation unentbehrlichen Materials zu fördern sei.

Die Verwendung der Guttapercha zur Isolirung der leitenden Kabelader ist so alt als die Kabelfabrikation selbst. Während sich jedoch diese in beständig aufsteigender Richtung bewegte, war in der Guttaperchagewinnung ein steter Rückgang zu verzeichnen. Bekanntlich wird die Guttapercha aus dem Milchsafte gewisser Bäume gewonnen, welche der Familie der Sapotaceen angehören und in den Wäldern von Malakka, Borneo und Sumatra wild wachsen.*) Die Ausfuhr aus Singapore, dem Hauptstapelplatze für Guttapercha, betrug in den Jahren 1885 bis 1896 31 Millionen Kilogramm, also im Jahre durchschnittlich $2\frac{1}{2}$ Millionen Kilogramm, wogegen 1896 nur noch 2 Millionen Kilogramm ausgeführt wurden.

Der Hauptgrund für die Verringerung der Ausfuhr ist der Raubbau, der von den eingeborenen Malayen in der Weise betrieben wird, dafs sie die ausgewachsenen Bäume, statt sie anzuzapfen, was allerdings eine geringere Ausbeute liefern würde, fällen. Den gefällten Stämmen wird dann durch Einschnitte in die Rinde der werthvolle Saft entzogen. Hierbei wird insofern noch aufserordentlich nachlässig verfahren, als die Arbeiter, während sie damit beschäftigt sind, den Baum von der Wurzel bis zur Spitze mit Rinnen zu versehen, eine ganz beträchtliche Menge Saft auslaufen lassen, der durch Unterstellen von Gefäfsen leicht gewonnen werden könnte. Auch der Umstand, dafs der Saft nach der ersten Abfüllung häufig

*) Wegen der Einzelheiten über die Gewinnung und Verwerthung der Guttapercha verweisen wir auf den Aufsatz in Nr. 23 des Archivs von 1899.

weiter fliefst und zum zweiten Male die Einschnitte füllt, wird oft nicht beachtet. Ferner kommt in Betracht, dafs die Einschnitte nur auf der oberen Hälfte des gefällten Baumes angebracht werden, während die untere, dem Boden zugekehrte Seite unberührt bleibt, da es bei einigermafsen starken Stämmen den Arbeitern unmöglich ist, den Baum umzuwenden. Um den also erst halb seines werthvollen Saftes entledigten Baum kümmert sich Niemand mehr, er vermodert unbeachtet in den einsamen Wäldern. An anderen Orten werden gerade die gröfsten Bäume wegen ihres Holzes gefällt, ohne dafs hierbei an die Gewinnung der Guttapercha gedacht wird. Dadurch, dafs jeder dieser Riesenbäume bei seiner Fällung eine ganze Anzahl jüngerer Bäume mit zu Boden reifst, wird das Werk der Zerstörung noch vergröfsert.

Die Folgen des oben geschilderten Verfahrens machen sich in dem Rückgang in der Guttaperchagewinnung von Jahr zu Jahr mehr fühlbar, so dafs die Kabelindustrie wohl Anlafs hat, mit einer gewissen Besorgnifs in die Zukunft zu sehen, zumal auch die eifrigste Umschau nach einem Ersatze für Guttapercha bisher ergebnifslos geblieben ist.

Nach einer Berechnung in der »Deutschen Kolonialzeitung«, die sich auf Dr. Lenschau's neueste Schrift »Deutsche Kabellinien« stützt, werden die Eingangs erwähnten neugeplanten Kabellinien bei einem auf Erfahrungssätzen beruhenden Verbrauche von 80 kg für das Kilometer Kabel rund 8 Millionen Kilogramm Guttapercha benöthigen, d. i. die Gesammtproduktion von 4 bis 5 Jahren. Wie die in Folge dessen sicher zu erwartende gewaltige Steigerung der Nachfrage bereits auf die Preisbildung für Guttapercha einwirkt, bekundet die in den letzten 6 Monaten des Vorjahrs eingetretene Vertheuerung um 25 v. H. Nach der Preisliste vom 18. Mai d. J. notirte Guttapercha I. Güte 11 bis 16 Mark für das Kilogramm und Guttapercha II. Güte 3,50 bis 10 Mark für das Kilogramm.

Unter diesen Verhältnissen verdienen die auf eine rationelle Kultur der Guttapercha zielenden Bestrebungen besondere Würdigung. Bereits auf den Elektriker-Kongresse vom Jahre 1881 wurde eine derartige Kultur als unumgänglich nothwendig erachtet. Zum Studium der Lebensbedingungen des Guttaperchabaums und zur Entdeckung etwaiger, bis dahin unbekannt gebliebener Bestände untersuchte Seligmann-Lui im Auftrage Frankreichs 1881 die Ostküste von Sumatra und die Westküste der malayischen Halbinsel, Wray auf Veranlassung Englands 1883 die Westküste von Parak, Burcke im Dienste Hollands 1885 Sumatra und abermals im Auftrage Frankreichs Serrulaz 1884 und 1887 Malakka. Diese Forschungen haben wichtige Aufschlüsse über die Eigenthümlichkeiten der Guttaperchapflanzen gebracht und die Nothwendigkeit ihrer rationellen Kultur zwingend dargethan. So berichtete Serrulaz 1890 an die Académie des Sciences, dafs die Zerstörung der Isonandragutta, der für die Kabelfabrikation hauptsächlich in Betracht kommenden Art, unaufhaltsam vorwärts schreite. Durch den seit 40 Jahren betriebenen Raubbau der Eingeborenen komme die Isonandra überhaupt nicht mehr zur vollen Entwickelung, so dafs nur noch wenige Reste der ursprünglichen Bestände in den malayischen Wäldern anzutreffen seien.

Die eifrigen Nachforschungen, ob der Guttaperchabaum nicht auch aufserhalb der oben genannten Gegenden vorkommt, blieben ziemlich erfolglos. Das wenig befriedigende Ergebnifs dieser Forschungen in Bezug auf die erhoffte Erweiterung des Bezuggebiets der Guttapercha führte zu Versuchen mit der künstlichen Anpflanzung des Guttaperchabaums in Britisch- und in Niederländisch-Indien sowie in einigen französischen Besitzungen. Derartige Versuche begegneten indefs insofern grofsen Schwierigkeiten, als das Ge-

biet des Baumes sehr beschränkt ist; es reicht nach Norden nicht über den 6., nach anderen Angaben 5. Grad nördlicher Breite, nach Süden nicht über den 6., nach anderen Angaben 3. Breitengrad hinaus. Der Baum ist also auf die unmittelbare Nähe des Aequators angewiesen und erfordert vor allem ein feucht-heifses Klima. Die Schwierigkeit und Langwierigkeit der Kultur und Akklimatisirung des Guttaperchabaums erhellt ferner daraus, dafs mindestens 15 bis 20 Jahre verfliefsen, ehe eine Pflanzung die erste Ernte liefert, und dafs ferner ebenso viel Zeit vergehen wird, bis der Beweis der Haltbarkeit der gewonnenen Guttapercha erbracht worden ist. Ein endgültiges Urtheil über den Erfolg einer derartigen Kultur wird sonach erst 30 bis 40 Jahre nach ihrer Anlegung erfolgen können. Das älteste Versuchsfeld dürfte das der Engländer auf Ceylon sein. Die klimatischen Verhältnisse lassen hier sehr wohl einen Erfolg hoffen.

Neuerdings treten auch deutsche Bestrebungen auf diesem Gebiet in die Oeffentlichkeit. Lebhaftes Interesse widmet der Guttaperchafrage vor allem die Deutsche Kolonialgesellschaft. Da mehrere der deutschen Kolonialgebiete, wie Kaiser-Wilhelmsland auf Neuguinea, die südlichen Karolinen sowie Kamerun, allen Anforderungen entsprechen, die für die Kultur des Guttaperchabaums in Frage kommen, so ist die Hoffnung wohl begründet, dafs es deutscher Wissenschaft und Beharrlichkeit gelingen wird, diese Bestrebungen ihrer Verwirklichung entgegenzuführen. Den ersten Schritt hierzu wird eine vom Kolonial-Wirthschaftlichen Komitee geplante Expedition nach den Südseekolonien bilden. Dieser Expedition sollen hauptsächlich folgende Aufgaben zufallen:

a) Studium der Guttapercha- und Kautschuckgewinnung in Holländisch- und Britisch-Indien (Sumatra, Borneo, Java und den Straits-Settlements);
b) Feststellung der Guttapercha liefernden Sapotaceen sowie der Kautschuk liefernden Ficus-Bäume und Apocynaceen und Lianen auf Neuguinea und den Südseeinseln;
c) Ueberführung gröfserer Mengen Saat- und Pflanzenmaterial nach Neuguinea, den Südseekolonien und Kamerun zur Einführung einer geregelten Guttapercha- und Kautschuk-Grofskultur;
d) Ueberführung gröfserer Mengen Guttaperchablätter und -Rinde nach Deutschland für Versuche einer fabrikmäfsigen Herstellung von Guttapercha.

Die Expedition wird also die Pionierarbeit verrichten, um auch den deutschen Kolonien eine Betheiligung an dem lohnenden Guttapercha- und Kautschukwelthandel auf die Dauer zu sichern.

Für die Vorbereitung und Verwerthung der zu erwartenden Erfolge der Expedition stehen dem Komitee zur Verfügung: in Berlin das Pharmazeutisch-chemische Institut der Universität, das chemische Laboratorium für Handel und Industrie und die botanische Zentralstelle für die Kolonien, ferner in den Kolonien die daselbst bestehenden Regierungs-Versuchsgärten.

Zur Ausführung der Expedition hat sich der Botaniker Rudolf Schlechter bereit erklärt, der um so mehr zur Lösung dieser wichtigen Aufgabe berufen sein dürfte, als ihm als Leiter der beiden Kautschukexpeditionen nach Inhambane im Jahre 1898 und nach Westafrika im Jahre 1899 reiche Erfahrungen zur Seite stehen.

Von den auf etwa 60 000 Mark veranschlagten Kosten sind dem Komitee aus Kreisen, die an der Guttapercha- und Kautschukfrage interessirt sind, von Kabelwerken, Elektrizitätswerken u. s. w. bis jetzt etwa 10 000 Mark zur Verfügung gestellt, und man darf zuversichtlich hoffen, dafs auch die übrige Summe von kolonialen

und sonst an den Ergebnissen der Expedition betheiligten Kreisen aufgebracht wird.

Die Ausreise der Expedition ist für den November d. J. in Aussicht genommen. Die Vorbereitungen des Unternehmens sind in sorgfältigster Weise getroffen, und es steht zu erwarten, dafs ein guter Erfolg nicht ausbleiben wird.

92. Tschifu und Umgebung.

In einem »Petermanns Mittheilungen« von Walter Anz zugegangenen und in der genannten Zeitschrift veröffentlichten Briefe wird, unter Benutzung des Berichts des Honkong Directory für 1899, eine charakteristische Schilderung von Tschifu gegeben; ihr sind die nachstehenden Angaben entnommen, die auch für unsere Leser des Interesses nicht entbehren dürften, zumal zwischen dem genannten Orte und Tsingtau bekanntlich soeben ein für Rechnung des Deutschen Reichs gelegtes Kabel in Betrieb genommen worden ist, durch welches das Kiautschougebiet an das internationale Kabelnetz angeschlossen wurde.

Tschifu (Chefoo) in der Provinz Schantung ist die bei den Fremden gebräuchliche Bezeichnung für diesen seit 1863 für den auswärtigen Handel geöffneten Vertragshafen, während sein chinesischer Name Yentai lautet. Die Zahl der dortigen Fremden beträgt nach den Listen der verschiedenen Konsulate etwa 400. Das Klima ist frisch; der Winter ist streng und währt von Anfang Dezember bis Ende April, letzterer Monat sowie Mai und Juni sind angenehm, während im Juli und August heifse und regnerische Witterung herrscht, September, Oktober und November sind prächtige Herbstmonate mit warmen Tagen, kühlen Winden und kalten Nächten; gegen Ende des Herbstes und im Winter treten heftige Nordstürme auf und die Rhede bildet dann einen unbequemen, aber völlig sicheren Ankerplatz für Dampfer. Durch Anlage von Kais am Westufer sind übrigens viele Schwierigkeiten, mit welchen das Löschen der Schiffe früher verbunden war, beseitigt worden. Seit dem Ausbruche des Krieges zwischen China und Japan im August 1894 ist der Hafen vielfach von den Kriegsschiffen der verschiedenen Staaten besucht worden, so dafs sich Tschifu zu einer Kohlenstation entwickelt hat, die stets grofse Vorräthe an Cardiff-Kohlen besitzt.

Der jährlich zunehmende Handel von Tschifu umfafst hauptsächlich den Export von Bohnenkuchen und Bohnen, die in bedeutenden Mengen nach den südlichen Häfen gehen. Im Jahre 1897 betrug die Ausfuhr an Bohnenkuchen netto 1 298 334 piculs, an Bohnen 93 102 piculs gegen 1 340 939 und 45 566 im Jahre vorher. Seide, Strohbänder und Nudeln sind weitere Ausfuhrprodukte. Die Einfuhr an Opium stellte sich 1897 auf 319 piculs (1879: 3536 piculs); der Konsum hat also erheblich nachgelassen. Der Gesammthandel bewerthete sich 1897, nach Abzug der Wiederausfuhr, auf 22 051 976 Taels gegen 19 533 953 Taels in 1896 und 17 495 041 Taels in 1895.

Die Chinesenstadt (Yentai) gilt — selbst in China — als besonders schmutzig und winkelig; ihre unteren Bevölkerungsklassen, die unzähligen Kulis, Hafenarbeiter u. s. w., stellen einen Pöbel dar, der ganz im Gegensatze zu den übrigen Bewohnern dieses Landstrichs steht, die von Hause aus höflich gegen Fremde (most orderly and civil to foreigners), kräftig, arbeitsam und gutmüthig sind.

Der Charakter der Umgegend, der Küste sowohl wie des Hinterlandes, bietet ein ungemein wechselvolles Bild. Scharf in die See vorspringende Vorgebirge, oft inselartig, nur durch einen schmalen, sandigen Landstreifen mit dem Festlande verbunden, mit jäh abstürzenden Rändern werden plötzlich von langgestreckten Sandflächen unterbrochen, die sich fast unmerklich zum Wasserspiegel hinabsenken und ganz allmählich darin verschwinden. Die See selbst verstärkt den Eindruck der Kontraste; oft ruhig, spiegelglatt und unbeweglich, ohne den leisesten Wellenschlag, dann wieder schäumend und mit wilder Gewalt gegen die zerklüfteten Felswände und Klippen anstürmend oder ihre Wogen weit auf den flachen Sand rollend: das sind Wechselerscheinungen, die man zwar an allen Küsten mehr oder weniger zu beobachten Gelegenheit hat, aber wohl selten so unvermittelt und heftig auftretend wie an den Küsten des Gelben Meeres. Ebenso überraschend grofs ist der Unterschied zwischen Ebbe und Fluth, wenn er auch niemals die enorme Höhe wie an den Küsten Koreas (bei Chemulpo z. B. über 20 Fufs) erreicht. Aehnliche Gegensätze bietet das Hinterland: ausgedehnte Flächen fruchtbaren, reich angebauten Landes sind von Bergketten oder vereinzelten Hügelgruppen mit starren, zackigen Gipfeln und kahlen, graubraunen, mit Felsblöcken übersäeten Rücken unterbrochen, von denen tief eingeschnittene Schluchten oft weit in die Ebene hinauslaufen, meist mit lehmigen, seltsam zerwaschenen Wänden, häufig aber auch durch Felsen sich den Weg erzwingend; im Sommer sind sie — wenigstens in den höher gelegenen Theilen — trocken und ausgedörrt wie die Berge selbst; dagegen zwängt sich in der Regenzeit und während der Schneeschmelze das stürzende Wasser durch die engen Riffe, indem es die ganze Sohle der Schlucht mit Geröll überschüttet. Wieder ein anderes Bild bieten die Flüsse, die in den südlicheren Bergen entspringen und ihre meist geringen Wassermassen dem Meere zuführen; sie verwandeln den schweren Lehmboden in losen Sand, in dessen breitem Bette sie sich beinahe verlieren, wenn nicht Regen oder Schnee sie plötzlich anschwellen lassen. Die Verbindung der beiden Ufer besteht für Fufsgänger in einem schmalen Brückenstege, während Waarentransporte — meist auf den Rücken von Maulthieren und auf Schiebkarren, seltener auf den mehr in der Mandschurei gebräuchlichen zweiräderigen gröfseren Karren — neben dem Stege durch das seichte Wasser geschafft werden.

Der rege Verkehr auf den Landstrafsen trägt nicht zum wenigsten dazu bei, diesem Lande sein eigenartiges Gepräge zu verleihen. Ein ununterbrochener Strom von Menschen und Thieren, wie man ähnliches auf den durch die Eisenbahnen entlasteten europäischen Chausseen wohl nirgends findet, bewegt sich dort. Karawanen von schwer bepackten, mit Schellen behängten Maulthieren wechseln mit ganzen Zügen von kreischenden wheelbarrows, jenen schweren einräderigen Schiebkarren, ab, die eins der wichtigsten Beförderungsmittel für Lasten, Kleinvieh und Menschen darstellen. Dazwischen wandern einzelne Leute, die Lebensmittel eingekauft haben, oder Bauern, die ihre Waare an der üblichen Bambustragstange auf der Schulter zum Markte befördern, ferner Flüchtlinge aus überschwemmten Gegenden, ganze Familien mit Kind und Kegel, die sich beim Anblick eines Europäers auf die Kniee werfen und flehentlich um Almosen bitten. Weiter sieht man Reisende in Maulthiersänften oder auf kleinen struppigen Pferden sowie Soldaten, einzeln und truppenweise, meist ohne Waffen, zuweilen mit Flinten oft ältester Konstruktion. Das Bimmeln der Schellen und Kreischen der wheel-barrows erfüllt die Luft mit einem unaufhörlichen schrillen Grundtone, der ebenso unzertrennlich von einer chine-

sischen Landstrafse ist, wie das betäubende Zirpen der scissorgrinders (Grillen) aus den Gärten u. s. w. Hier und da hocken am Strafsenrande Verkäufer, die Lebensmittel und sonderbare Erfrischungen (namentlich die Puppen aus abgesponnenen Seidenkokons) feilbieten. Der Europäer ist hier eine nicht allzu seltene Erscheinung; höflich oder mit einer gewissen ängstlichen Hast macht der Chinese ihm Platz, ohne sich sonst weiter um ihn zu bekümmern. Verläfst man die grofse Strafse und besucht die entlegenen, oft reizend in Thälern und Schluchten versteckten Dörfer mit ihren fast freundlichen Häusern und verhältnifsmäfsig sauber gehaltenen Strafsen, so wird man wohl von den Alten des Dorfes zuvorkommend begrüfst. Geld nehmen die Leute nach scheinbarem Widerstreben mit unverhohlenem Entzücken, aber nur — was schon in unserem Aufsatz über die chinesischen Zahlmittel, S. 582 ff., angedeutet wurde — die landesüblichen Käschstücke, während sie die in allen Hafenplätzen gebräuchlichen cents, trotz der aufgeprägten chinesischen Charaktere, nicht anerkennen und ein 20-Centstück (160 Käsch) als werthlos zurückweisen, wo sie vielleicht 10-Käschstücke als bedeutendes Geschenk mit Freude begrüfsen. Alles in allem, bemerkt der Verfasser in seiner lebensvollen Darstellung, ist dieser Chinese ein genügsamer und zufriedener Mensch, mit dem überall, soweit ihm der Fremdenhafs noch nicht eingeimpft wurde, gut auszukommen ist.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Zwischen England und Jamaica wird vom Beginne des nächsten Jahres ab eine neue Dampfschiffsverbindung ins Leben treten, wegen deren Einrichtung die britische Regierung und die Regierung von Jamaica am 19. April 1900 einen Vertrag mit der Rhedereifirma Elder, Dempster & Co. in Liverpool abgeschlossen haben. Die neue Verbindung ist zwar als Postdampfschiffslinie bezeichnet und wird zur Postbeförderung in gewissem Mafse benutzt werden, ihr Hauptzweck ist jedoch die Beförderung des Fruchtexports aus Jamaica, und zwar auf Kosten des Mutterlandes. Die Fahrten sollen am 16. Januar 1901 von einem Hafen in Grofsbritannien aus und am 4. Februar 1901 von einem solchen Jamaicas aus beginnen und in Zwischenräumen von längstens 14 Tagen zehn Jahre hindurch ausgeführt werden. Die Dampfer müssen mindestens 15 Knoten Fahrgeschwindigkeit erreichen können und im Durchschnitte wenigstens 13 Knoten andauernd einhalten. Zunächst sollen Dampfer mit einem Laderaume für wenigstens 3000 Tonnen Fracht und mit Kajüteinrichtungen für 40 Reisende I. Klasse und 15 Reisende II. Klasse eingestellt werden; vom 16. Januar 1904 ab müssen an deren Stelle jedoch andere Dampfer treten, die einen Laderaum für wenigstens 5000 Tonnen und Kajüten für 100 Reisende I. Klasse und 50 Reisende II. Klasse haben. Als Subvention erhält die Rhederei von der britischen Regierung jährlich 40 000 Pfd. Sterl., falls jedoch zu dem vorstehend angegebenen Zeitpunkte die gröfseren Dampfer nicht eingestellt werden sollten, findet eine Herabsetzung auf jährlich 30 000 Pfd. Sterl. statt; auch sind alsdann die in den ersten Jahren darüber hinaus gezahlten Beträge von der Rhederei zurückzuerstatten.

Dafs der Vertrag in der Hauptsache

eine Unterstützung der Kolonie Jamaica bezweckt, ergeben die nachstehenden, den Unternehmern auferlegten Verpflichtungen. Sie müssen nämlich für jede Fahrt von Jamaica nach Grofsbritannien wenigstens 20 000 Bunde Bananen zum Tages-Marktpreise gegen gleich baare Bezahlung ankaufen und nach England befördern, wobei alle Mafsnahmen zu treffen sind, die zur guten Erhaltung der Früchte dienen können. Ferner haben die Unternehmer in Jamaica auf ihre Kosten wenigstens sechs Agenten zu unterhalten, die mit der Kultur der Bananen und anderer Früchte vollkommen vertraut sind; diese Agenten haben die Pflanzer in allen auf den Fruchtanbau bezüglichen Fragen mit ihrem Rathe zu unterstützen. Ferner übernimmt die Rhederei die Verpflichtung, in jedem Falle, wenn die Kolonialregierung von Jamaica an den von ihr unterhaltenen Hotels eine Erweiterung oder Verbesserung vornimmt oder solche Hotels neu errichtet, zu den Kosten den vierten Theil beizutragen, doch soll die Leistung der Rhederei aus dieser Verpflichtung im Ganzen den Betrag von 10 000 Pfd. Sterl. nicht übersteigen.

Wie in dem Aufsatze »Post-Dampfschiffsverbindung mit den deutschen Südsee-Schutzgebieten« auf S. 541 erwähnt ist, bestand Aussicht, dafs die noch erforderliche Vervollständigung der deutschen Postdampferverbindungen in der Südsee durch Einrichtung einer Linie Sydney-Jaluit-Ponape-Yap in naher Zeit erfolgen würde. Diese Hoffnung hat sich inzwischen verwirklicht. Mit der Jaluit-Gesellschaft in Hamburg ist unterm 6. August ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach diese Gesellschaft die bezeichnete Linie zu Beginn des nächsten Jahres einrichten wird. Die Fahrten werden — wie auf den bereits vorhandenen deutschen Südseelinien — in Zwischenräumen von 12 Wochen stattfinden, von Sydney ausgehen, Jaluit, Kusaie und Ponape berühren, woselbst ein Anschlufs von dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd, Linie Sydney-Hongkong, aufgenommen wird, dann über Ruck, Yap und Palau wieder nach Ponape geführt, zum Anschlufs an den bezeichneten Lloyddampfer in der Richtung nach Sydney, und von Ponape über Jaluit nach Sydney zurückgeleitet werden.

Der Oesterreichische Lloyd hat im Geschäftsjahr 1899 ziemlich befriedigende Ergebnisse erzielt, wenn auch auf verschiedenen Linien ungünstige Verhältnisse vorlagen, namentlich Epidemien in einzelnen Anlaufshäfen der Dampfer herrschten, was Quarantainemafsregeln zur Folge hatte und mit Kosten für die Gesellschaft verknüpft war. Die Menge der verfrachteten Güter betrug 9 677 275 dz. gegen 9 484 776, die Zahl der beförderten Reisenden 268 420 gegen 274 397 im Vorjahre. Der Betriebsüberschufs belief sich auf 2 625 389 fl. 51 kr.; da indefs in der Betriebsrechnung der Staatsbeitrag von 2 910 000 fl. und die staatsseitige Vergütung der bei vertragsmäfsigen Fahrten gezahlten Suezkanal-Gebühren mit 713 628 fl. 32 kr. bereits inbegriffen sind, so ergiebt sich in Wirklichkeit ein Betriebs-Fehlbetrag von 998 239 fl. 17 kr. Die Einnahmen betrugen insgesammt 2 863 421 fl. 83 kr., die Ausgaben 2 342 066 fl. 4 kr., der Ueberschufs demnach 521 355 fl 79 kr. Aus letzterem erhielten die Aktionäre, wie im Vorjahr, eine Dividende von 20 fl. auf die Aktie von 525 fl., d. i. 3,8 v. H.; das ergiebt bei 24 000 Aktien 480 000 fl.; der Rest von 41 355 fl. 79 kr. wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 65 Dampfern mit 154 219 Registertons brutto; aufserdem befinden sich 5 Dampfer mit 20 913 Registertons im Baue. Fahrten wurden im Berichtsjahr ausgeführt: 301 in der Levante und im Mittelmeer, 137 im schwarzen Meere und auf der Donau,

33 nach Indien, 8 nach Brasilien, 187 zwischen Triest und Venedig, 52 zwischen Pola und Zara, 260 nach Dalmatien und Albanien und 228 freie Fahrten, zusammen 1206 gegen 1199 im Vorjahr; auf diesen Fahrten wurden 2015091 Seemeilen zurückgelegt gegen 1987575 im Vorjahre.

Kleinbahnen. Die Bergschwebebahn in Loschwitz. Nach dem Schwebebahnsysteme von Eugen Langen ist eine eigenartige Bergbahn, die erste Bergschwebebahn überhaupt, am rechten Elbufer, oberhalb Dresden, dem bekannten Vororte Blasewitz gegenüber erbaut worden. Sie verbindet das Elbthal, in dem Loschwitz liegt, mit der steil abfallenden, 100 m über der Thalstation liegenden Rochwitzer Höhe. Von der nach dem gleichen System erbauten Schwebebahn zwischen Barmen und Elberfeld (vergl. S. 193 ff.) unterscheidet sich die Loschwitzer Bahn insofern, als hier das Langensche System den besonderen Anforderungen einer Bergbahn angepafst werden mufste. Die Wagen schweben an je einer von kräftigen Stützen getragenen Schiene frei pendelnd durch die Luft; eine Schiene dient für die Berg-, die andere für die Thalfahrt. Mittelst eines Drahtseils ohne Ende, das durch ein von zwei Dampfmaschinen angetriebenes Windewerk bewegt wird, ist der aufsteigende mit dem absteigenden Wagen verbunden. Jeder von ihnen erhält nach Bedarf einen Anhängewagen. Die Steigung beträgt 1 : 3. Für die Sicherheit der Fahrgäste sorgt eine dreifache Bremsvorrichtung: eine Betriebsbremse, die vom Maschinisten in der Kraftstation bedient wird, eine Bremse für jeden Wagenführer und eine Nothbremse: letztere wird nicht nur im Falle eines Seilbruchs, sondern auch schon bei einem etwaigen Nachlassen des Seiles automatisch ausgelöst.

Die deutsche Industrie auf der Pariser Weltausstellung in französischer Beurtheilung. Die Pariser Presse hat der deutschen Abtheilung auf der Pariser Weltausstellung im Allgemeinen volle Gerechtigkeit widerfahren lassen. Besonders ist es der »Figaro«, der sich in dieser Hinsicht am rückhaltslosesten ausspricht; Emile Gautier preist die Vorzüge der chemischen und elektrischen Industrie Deutschlands in einer für uns sehr schmeichelhaften Weise, indem er nach dem »Polytechn. Centralbl.« u. a. folgendes sagt:

»Nicht erst gestern wiederholen diejenigen, welche etwas weiter sehen, als ihre Nase reicht, dafs die Ausstellung von 1900 die Apotheose der deutschen Industrie abgeben werde. Einige Rundgänge auf dem Marsfelde genügen, um sich zu überzeugen, dafs jene Doktoren des Pessimismus nicht ganz Unrecht haben und dafs die deutsche Industrie-Ausstellung etwas Wunderbares, Aufserordentliches oder, wie man jenseits des Rheines sagt, etwas Kolossales ist. Ohne Zweifel, um der deutschen Kundgebung das vorher berechnete Prestige zu verleihen, haben unsere deutschen Nachbarn weder Zeit noch Geld gespart; sie haben dabei die Folgerichtigkeit, die Geisteszucht, die Gewissenhaftigkeit und die Zähigkeit, die ihrer Rasse eigen sind, walten lassen. Waren die Anstrengungen demnach heldenhaft, so ist der Erfolg ein Triumph, namentlich auf den Gebieten der Chemie und der Elektrizität. Giebt es etwas Packenderes, als z. B. die deutsche Ausstellung der chemischen Industrie? Jedermann mufs sie gesehen haben. Selbst Laien werden davon verblüfft.

In ihre Begeisterung dürfte sich allerdings eine gewisse eifersüchtige Demüthigung mischen bei dem Gedanken, dafs die Chemie, diese hervorragend französische Wissenschaft, in fremde Hände gerathen mufste, um sich zu solcher Höhe zu erheben. Unsere chemische Industrie behauptet zwar noch ihre Stellung in der Welt, und wir werden bald unzweifelhaft Gelegenheit haben, das zu beweisen; aber dringend nothwendig ist der Ruf: »Pafst auf!« Die deutsche chemische Ausstellung besteht aus 28 gleichförmigen Vitrinen aus Eichenholz in reinem Renaissancestile, deren Eleganz ein Beweis ist, dafs die Deutschen für die künstlerischen Gesichtspunkte nicht so unempfindlich sind, wie oberflächliche Geister annehmen.« — Auf die einzelnen Abtheilungen übergehend, verweilt Gautier mit besonderer Bewunderung bei der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen und schliefst mit den Worten: »Hier halte ich ein, denn ich habe genug gesagt, um eine allgemeine Anschauung von der wunderbaren Entwickelung dieser deutschen Industrie zu geben, deren Schatten uns erdrückt; aber weshalb sollen wir nicht anerkennen, dafs sie zu der Wohlfahrt und zur Macht des Menschengeschlechts trotzdem beigetragen hat? Bedauern mögen wir, dafs wir ihretwegen nicht mehr die Stelle in einem Gebiet einnehmen, das früher uns angehörte; aber man sündigt doch wohl nicht gegen den Patriotismus — im Gegentheil! —, wenn man mit Bewunderung, Achtung und selbst Dankbarkeit das von Anderen geschaffene Werk begrüfst.« — In einem speziell der »Allgem. Elektrizitäts-Gesellschaft« gewidmeten Artikel bezeichnet Gautier die Fortschritte der deutschen elektrischen Industrie als geradezu niederschmetternd. Die Allgem. Elektrizitäts-Gesellschaft, sagt er, hat allein 750 000 Frcs. darauf verwendet, um auf sechs Monate vor der Galerie der versammelten Völker in angemessener Weise zu figuriren. Sie arbeite mit einem Kapitale von 125 Millionen Frcs., während ihre 40 bis 50 Filialen über ein Kapital von ungefähr 250 Millionen verfügen, d. h. über mehr, als die ganze französische elektrische Industrie zusammengenommen. Dazu komme noch, dafs die Gesellschaft einen Reservefonds von weiteren 33 800 000 Frcs. jeden Augenblick zur Verfügung habe. — In dem gleichen Artikel ist von der Riedler'schen Exprefspumpe die Rede; sie wird als ein reines Wunderwerk (une pure merveille) bezeichnet. — Am Schlusse bemerkt Gautier, unter nochmaligem Hinweis auf den »unerhörten Aufschwung der deutschen Industrie«: »La leçon est dure: il ne faudrait pas qu'elle fût perdue«.

Perlenfischerei im Persischen Golfe. Die Perlenfischerei im Persischen Golfe wird schon seit uralten Zeiten betrieben und hat in der Art ihrer Ausübung im Laufe der Jahrhunderte nur wenige Veränderungen erfahren. Zum Tauchen werden noch heute gröfstentheils Sklaven von der ostafrikanischen Küste verwendet, die in stets neuen Zufuhren anlangen, ungeachtet der englischen Kriegsschiffe, welche die Einfuhr von Sklaven in den Golf nur in geringem Grade verhindern. Die Perlentaucherboote sind in der Gröfse sehr verschieden: während viele kleine Boote, die ausschliefslich in der Nähe der Küste fischen, nur eine Besatzung von 5 bis 15 Mann haben, bestehen die meisten Taucherflotten aus gröfseren Booten mit 20 bis 50 Mann Besatzung und sind über den ganzen Golf vertheilt. Das Tauchen geschieht nach Mittheilungen des »Deutschen Handels-Archivs« in folgender Weise: Nachdem die Boote auf guten Tauchergründen angelangt sind, wird etwa die Hälfte der Mannschaft zum Tau-

chen bestimmt. Jeder Taucher wird mit einer starken Leine versehen, die von einem zweiten Manne an Bord gehalten und bedient wird. Um die nöthige Tiefe zu erreichen, wird der Taucher mit einem grofsen Steine beschwert. Die Nase wird mit einer Klammer verschlossen, um das Eindringen des Wassers zu verhindern. Zum Sammeln der auf dem Meeresboden losgelösten Muscheln bedient sich der Taucher eines kleinen aus Band geflochtenen Netzkorbes. Hat er seinen Korb gefüllt oder bedarf er frischer Luft, so giebt er durch Ziehen an der Leine ein Zeichen und wird dann unverzüglich heraufgeholt, um sich einige Minuten an der Oberfläche zu erholen. Die an einem Tage gefischten Muscheln werden am nächsten Morgen unter Aufsicht des »Nakhoda« und seiner Vertrauensmänner von der Mannschaft geöffnet und die darin gefundenen Perlen von dem Nakhoda gesammelt, wobei Unterschlagungen durch die Taucher und Zieher, trotz aller Wachsamkeit, häufig vorkommen. Die Ausbeute an Muscheln schwankt, ebenso wie der Fund von Perlen in ihnen, natürlich jeden Tag. Die Tiefe, in der gefischt wird, ist sehr verschieden, dürfte aber über 18 Faden nicht hinausgehen; die kleinen Boote an der Küste fischen in dem seichten Wasser nur in Tiefen von 3 bis 6 Faden. Die grofsen Taucherboote bleiben monatelang auf See, etwa von Ende Juni bis Anfang Oktober, während welcher Zeit nur ein- oder zweimal ein Hafen angelaufen wird, um die Perlen, soweit dies nicht schon auf dem offenen Meere geschehen ist, zu verkaufen und den Wasser- sowie Lebensmittelvorrath zu erneuern.

Der Perlenhandel liegt zum gröfsten Theil in den Händen von Arabern und mehreren Hundert Hindus; letztere halten sich fast alle nur während der Perlenfischzeit im Golfe auf und kehren dann nach Indien zurück. Die Eigenthümer der Taucherboote sind meist wenig wohlhabende Leute, die, um ihrem Berufe nachgehen zu können, stets auf Vorschüsse der Perlenhändler angewiesen sind zur Erlangung der für Ausrüstung der Boote und für Verproviantirung erforderlichen Mittel. Die Vorschüsse werden zu hohen Zinssätzen, gewöhnlich auf die Dauer der Fischzeit, gegeben, mit der Vereinbarung, dafs Perlen an Zahlungsstatt angenommen werden. In Folge dessen stecken manche Booteigenthümer tief in Schulden, auch kommt es vor, dafs Vorschüsse überhaupt verloren gehen, so dafs die Gewährung von solchen ein gewagtes Geschäft ist. Der Umsatz an Perlen im Golfe ist selbstverständlich in jedem Jahre sehr ungleichmäfsig, ebenso der Antheil der verschiedenen Perlenhandelsplätze. Die beiden Hauptplätze sind Bahreyn und Linga, denen sich Debay, Shargeh, Abu-Thabi und mehrere andere kleine Orte anschliefsen. Der Werth der im letzten Jahre zum Verkaufe gelangten Perlen mag auf 30 Millionen Rupien zu schätzen sein; bestimmte Zahlen fehlen. Die beim Perlenhandel im Golfe fast ausschliefslich gebräuchliche Münze ist der Maria-Theresien-Thaler (vgl. S. 158, lf. Jahrg.). Die Perlen werden überwiegend nach Gewicht gehandelt; eine Ausnahme machen blos ganz grofse Perlen. Im Uebrigen werden die Perlen in viele verschiedene Sorten, je nach Güte, Farbe und Gestalt, eingetheilt; jede Sorte hat ihren besonderen Namen. Von den Fischern werden sie meist in dem Zustande, wie sie gefunden sind, zum Verkaufe gestellt; das Sortiren geschieht erst durch die Händler. Hauptverkaufsplatz für alle Sorten ist Bombay, wo die Perlen noch durch verschiedene Hände gehen, ehe sie endgültig verschifft werden. Nur die Perlen besserer Art gelangen nach Europa (London), die unregelmäfsig geformten verbleiben in Indien und die kleinsten, sogen. Staubperlen, gehen nach China.

Die Postsparkasse Schwedens im Jahre 1898. Die für den Sparverkehr geöffneten Postanstalten haben sich 1898 um weitere 85 vermehrt; am Schlusse des Jahres waren 2461 Postanstalten oder 98,18 v. H. aller Postanstalten für den Sparkassendienst thätig. Es entfiel damit eine Postsparstelle auf 181,98 qkm Fläche und auf eine Bevölkerung von 2057 Köpfen.

Es fanden statt:

588 849	Einzahlungen	über	20 121 903	Kronen,
155 236	Rückzahlungen	-	16 122 806	- .

Der Betrag der Rückzahlungen ist gegenüber dem der Einlagen in stetem Steigen begriffen und ergab im Berichtsjahr 80,13 v. H. des Einlagebetrags.

Sparkassenbücher wurden 91 049 neu ausgegeben, demgegenüber kamen 51 127 voll ausgezahlte und verfallene Bücher in Abgang; der Zuwachs des Jahres betrug danach 39 922 Bücher; am Schlusse des Jahres waren überhaupt 535 305 Sparbücher mit einem Gesammt-Sparguthaben von 64 033 596 Kronen in Umlauf.

Der Verkauf von Sparmarken und die Abgabe von Sparkartenformularen wurden aufser bei den dazu ermächtigten 2448 Postanstalten bei 1813 anderen — privaten — Stellen bewirkt, der Erlös aus den verkauften Sparmarken (zu 10 Oere) belief sich auf 102 260 Kronen 90 Oere.

Die Einnahmen der Sparkasse stellten sich für 1898 auf 2 378 190 Kronen; nach Abzug der den Sparern gutgeschriebenen Zinsen von 1 941 844 Kronen und nach Bestreitung der Verwaltungskosten in Höhe von 200 105 Kronen verblieb ein Ueberschufs von 236 241 Kronen. Der durchschnittliche Kostenbetrag für die einzelne Amtshandlung stellte sich auf 26,89 Oere.

Die von der Sparkasse bewirkte Anlegung der Spargelder ergab im Durchschnitt einen Zinsertrag von 3,842 v. H., der den Sparern von der Kasse gewährte Zinsfufs betrug 3,3 v. H.

Das Personal der Zentralstelle umfafste 65 Personen.

Kupferindustrie. In der »Münchener Allg. Ztg.« findet sich eine Reihe bemerkenswerther Angaben über Produktion und Verbrauch von Kupfer. Danach betrug die Gesammtproduktion der Welt im Jahre 1880: 153 959 t, dagegen 1898: 424 126 t; für 1899 steht die Zahl noch nicht fest, man schätzt sie aber auf mindestens etwa 460 000 t. Besonderes Interesse bieten die für Deutschland gegebenen Ziffern, aus denen hervorgeht, dafs bei uns in der Zeit von 1880 bis 1899 gestiegen ist: die Einfuhr an Kupfer von 12 301 auf 70 094 t, die Ausfuhr von 6378 auf 7061, die Produktion von 13 839 auf 37 646 und der Verbrauch von 19 622 auf 102 618 t. Die deutsche Kupferindustrie hat sich also schnell entwickelt; seit 1880 hat sich der Verbrauch verfünffacht, seit 10 Jahren mehr als verdoppelt. Während der deutsche Konsum 1880 ungefähr den zehnten Theil der Weltproduktion an Rohkupfer ausmachte, umfafste er 1899 annähernd schon ein Viertel. England, dessen Kupferindustrie am frühesten und ehemals am weitesten entwickelt war, hatte 1891 einen Konsum von 87 986 t, der 1898 auf 105 816 t gestiegen war, während der unserige in derselben Periode von 56 868 t auf 102 618 t in die Höhe gegangen ist. Die Zunahme in Deutschland findet ihre Erklä-

rung in der allgemeinen Ausdehnung unseres Handels, dessen Gesammtziffern sich in schnellerem Mafse als gleichzeitig in anderen Ländern steigerten. Vielleicht mag auch unsere zentrale Lage in Europa hierin günstig wirken. Deutschlands Ausfuhr an Kupferfabrikaten, welche die hervorragende Ziffer von 40 175 t erreicht hat, umfafste 1891 erst 16 543 t. Jene 40 175 t seien — fügt das genannte Blatt hinzu — ein beredtes Zeugnifs der emsigen, durchdachten, energischen deutschen Arbeit, ohne die ein solches Ergebnifs unerreichbar geblieben wäre. Einen wesentlichen Faktor bilde aber auch das Verkehrswesen. Für die Dauer sei der Fortbestand und die weitere Entwickelung unserer Volkswirthschaft nur durchführbar, wenn wir im Inneren Eisenbahn sowie Flufs- und Kanalschiffahrt ausgestalten und nach aufsen überseeische kräftige Rhedereien hätten.

III. LITERATUR.

Lehrbuch der anorganischen Chemie von Prof. Dr. H. Erdmann. 756 S. mit 276 Abbildungen und 4 farbigen Tafeln. Verlag von Friedr. Vieweg und Sohn in Braunschweig.

Die Zahl derjenigen, welche zu den Zwecken ihres Berufs eine genauere Kenntnifs der chemischen Thatsachen erstreben, wird immer gröfser. Auch für die Angehörigen der Reichs-Telegraphenverwaltung ergiebt sich je länger je mehr das Bedürfnifs eines tieferen Eindringens in die chemische Wissenschaft. Abgesehen davon hat die Chemie auch ein allgemeines Interesse, weil sie die mannigfachsten Erscheinungen in Natur und Leben auf das Engste verknüpft. Bisher fehlte es an einem Lehrbuche, welches diese Verknüpfung auf rein wissenschaftlicher und moderner Grundlage genügend zum Ausdrucke bringt und durch die Vielseitigkeit des Gebotenen den an sich trockenen Stoff anregender zu gestalten sucht. Diesem Mangel hat Erdmann in vollkommener Weise abgeholfen. Sein Werk kann in gewissem Sinne als Fortsetzung des Lehrbuchs der Chemie von Gorup-Besancy gelten. In erster Linie hat Erdmann Werth darauf gelegt, zuverlässige Angaben über Eigenschaften und Verhalten der Stoffe zu geben, denn die Angaben in den vorhandenen Lehrbüchern weichen häufig stark von einander ab. Aufserdem wird das Vorkommen der Stoffe auf geologischer Grundlage dem Verständnisse näher gebracht, es werden ihre therapeutischen und toxischen Wirkungen besprochen und ihre Bedeutung für das praktische Leben durch Mittheilungen über ihre mannigfaltigen Anwendungen hervorgehoben.

Dem ersten allgemeinen Theile ist in knapper und elementarer Form eine den Bedürfnissen des angehenden Chemikers entsprechende mathematische Grundlage vorausgeschickt. In chemischer Hinsicht werden keine Vorkenntnisse gefordert, das Werk geht vielmehr in allgemein verständlicher Form von den ersten Grundbegriffen aus. Nach Besprechung der Aggregatzustände, der damit in Verbindung stehenden Zustandsänderungen der Körper durch Wärme und des

absoluten Nullpunkts geht der Verfasser zur mechanischen Gastheorie (Avogadro's Gesetz) und zur Bestimmung des Molekulargewichts (van't Hoff'sche Methode) über, wobei er den Leser stufenweise in das einigermafsen schwierige Gebiet einführt. Nach der Entwickelung der Grundgesetze des chemischen Umsatzes (Synthese und Analyse) wird die moderne anatomisch-molekulare Theorie dargestellt, die allein ein Verständnifs der chemischen Vorgänge ermöglicht. Mit der Behandlung der räumlichen Gesetzmäfsigkeiten bei der chemischen Vereinigung gasförmiger Körper schliefst der allgemeine Theil.

Der zweite Theil ist den Metalloiden gewidmet. Der so lange räthselhafte Unterschied zwischen Metallen und Metalloiden wird klargestellt und der Nachweis erbracht, dafs die älteren Chemiker mit ganz richtigem Gefühle diese beiden Hauptgruppen von Elementen der Eintheilung des Stoffes zu Grunde gelegt haben. Erdmann theilt die Metalle ein: in Hauptgase (Sauerstoff, Wasserstoff, Stickstoff), Edelgase (Chelium, Argon), Schwefelgruppe (z. B. Schwefel, Chlor, Brom, Jod, Fluor), Phosphorgruppe (Phosphor, Arsen, Antimon) und Kohlenstoffgruppe (z. B. Kohlenstoff, Silicium, Bor). Ihrer grofsen Wichtigkeit für das Verständnifs chemischer Vorgänge entsprechend sind die Metalloide unter Anführung zahlreicher Versuche ausführlich besprochen.

Doch soll damit nicht gesagt sein, dafs den Metallen ein zu beschränkter Raum des Lehrbuchs (im dritten Theile) zugewiesen sei; auch die Angaben über die Metalle sind so vollständig, als es für die Kreise erforderlich erscheint, an welche der Verfasser sich wendet. Die Eintheilung der Metalle ist die bekannte in Alkalimetalle (Kalium, Natrium), Alkalierdmetalle (Baryum, Strontium, Calcium), Magnesiumgruppe (Magnesium, Zink, Quecksilber), Erdmetalle (Aluminium), Eisengruppe (Eisen, Nickel, Kobalt), Zinngruppe (Zinn, Blei, Wismuth, Silber, Kupfer) und Edelmetalle (Gold, Platin). Bei jedem Metalle werden das Vorkommen, die Gewinnung, die physikalischen und chemischen Eigenschaften, die physiologischen Wirkungen, Statistisches und endlich die wichtigsten Verbindungen besprochen.

Nachdem der Verfasser auf diese Weise den Leser mit der chemischen Wissenschaft bekannt gemacht hat, schliefst er sein Werk mit einer Darstellung des natürlichen Systems der Grundstoffe sowie mit einigen Abschnitten, die schon ein eingehenderes chemisches Verständnifs voraussetzen.

Der hervorragende Werth des Buches liegt darin, dafs es einerseits den jetzigen Stand der Chemie in einer Weise zur Darstellung bringt, die jedem Gebildeten das Studium des Werkes ohne chemische Vorkenntnisse ermöglicht, und dafs es andererseits durchweg wissenschaftlich bleibt. Wir können das Studium des Werkes daher warm empfehlen.

Die Verlagsanstalt hat das Buch in Bezug auf den Druck, die Figuren u. s. w. vorzüglich ausgestattet.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS

Nr. 22. BERLIN, NOVEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

93. Das britische Pacific-Kabel.

Von Herrn Geheimen exped. Sekretär Pfitzner in Berlin.

Im Archiv ist der Plan, den Stillen Ozean durch ein oder mehrere Telegraphenkabel zu kreuzen, wiederholt besprochen worden. Inzwischen hat die englische Regierung den Bericht*) der auf Seite 693 des Jahrganges 1898 erwähnten »Pacific-Kabel-Kommission«, welche der britische Kolonialminister 1896 mit der Prüfung der einschlägigen Fragen beauftragt hatte, der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht. In Ausübung ihres Rechts, Jedermann laden zu dürfen, von dem sie eine Förderung ihrer Aufgabe erwarten durfte, hat die Kommission durch Befragung einer grofsen Anzahl von Sachverständigen den Vorschlag, Britisch Nordamerika mit Australien zu verbinden, von allen Seiten beleuchtet und eingehend erörtert. Ihr Bericht, dem alle Mittheilungen der Sachverständigen, ferner Abschriften vieler amtlicher und sonstiger auf das Pacific-Kabel bezüglicher Schriftstücke, Nachweisungen u. s. w. beigefügt sind, enthält eine Fülle von interessantem Material über alle bei Herstellung von unterseeischen Telegraphenlinien zu beachtenden Punkte. Das für den Leserkreis des Archivs Wissenswerthe soll in den nachfolgenden Zeilen wiedergegeben werden.

Geschichtliches.

Bereits als man 1874 mit dem Baue des transkontinentalen Telegraphen be-

*) Pacific Cable Committee, London 1899.

gann, welcher die Küsten des Atlantischen Ozeans (Halifax) und des Stillen Meeres (Vancouver) verbinden sollte, fafste der Chefingenieur der zwischen beiden Orten gleichzeitig geplanten Eisenbahn, Sandford Fleming, dem auch die längs dieser zu erbauende Telegraphenlinie unterstellt war, deren Weiterführung nach Ostasien und Australien ins Auge. Im Jahre 1879 unterbreitete er gelegentlich seiner amtlichen Anwesenheit in London den Plan der englischen Regierung. Ursprünglich beabsichtigte man, das Kabel durch den nördlichen Theil des Stillen Ozeans zu legen, weil der südliche Theil nur mangelhaft bekannt war und man annahm, dafs daselbst Schwierigkeiten physikalischer Natur der Legung eines Kabels entgegenständen. Die Bemühungen der englischen Regierung, von Japan die Abtretung einer der Kurileninseln als Kabellandungsplatz zu erlangen, hatten zwar keinen Erfolg, doch gab Japan seine Einwilligung zur Landung des Kabels auf Yesso. Die Vereinigten Staaten von Amerika ertheilten die Kabel-Landungserlaubnifs für eine der Alëuten. Für die Legung des Kabels bildete sich nunmehr 1881 in Kanada eine Gesellschaft, deren Konzession aber erlosch, bevor ernstliche Schritte zur Verwirklichung des Planes gethan waren.

Die inzwischen wesentlich erweiterte Kenntnifs des südlichen Theiles des Stillen Ozeans hatte um dieselbe Zeit die Möglichkeit bewiesen, ein Kabel von Kanada auf dem graden Wege nach Australien zu legen, also den erheblichen Umweg über Japan zu vermeiden. In den folgenden Jahren stand die Angelegenheit auf der Tagesordnung aller von den britischen Kolonien abgehaltenen Konferenzen. Je mehr der Plan durch die zahlreichen Erörterungen feste Gestalt annahm, um so deutlicher trat das Bestreben hervor, dem Kabel einen Weg ausschliefslich über britische Besitzungen zu geben und es dadurch vom Ausland unabhängig zu machen, sowie das ganze Unternehmen gemeinschaftlich durch die grofsbritannische Regierung und die betheiligten Kolonien von Staats wegen auszuführen. Fleming insbesondere war unermüdlich in dieser Richtung thätig.

Um für die weitere Behandlung der Angelegenheit eine Grundlage zu gewinnen, forderte 1894 die kanadische Regierung Angebote über die Herstellung, Legung, Unterhaltung u. s. w. eines Kabels zwischen Kanada und Australien ein, und zwar unter drei verschiedenen Voraussetzungen:

A. das Kabel ist Eigenthum der Regierung und wird von dieser betrieben. Dagegen hat die Firma, welche das Kabel liefert und legt, die Instandhaltung auf 3 Jahre zu übernehmen;

B. das Kabel ist Eigenthum einer Gesellschaft und wird von ihr gegen eine jährliche feste Beihülfe unterhalten und betrieben. Die Wortgebühr zwischen Grofsbritannien und Australien darf für gewöhnliche Telegramme 3 sh., für Regierungstelegramme 2 sh. und für Prefstelegramme 1 sh. 6 d. nicht überschreiten;

C. das Kabel ist Eigenthum einer Gesellschaft und wird von dieser unterhalten und betrieben. Die Regierung übernimmt die Gewähr für eine Mindesteinnahme mit der Mafsgabe, dafs sie die Summe, um welche die wirkliche Einnahme hinter dem gewährleisteten Betrage zurückbleibt, alljährlich zuzahlt. Die Gebühren sind nach den Festsetzungen unter B. zu bestimmen.

Ferner waren für das Kabel acht verschiedene Wege angegeben, auf welche die Angebote sich zu erstrecken hatten. Allen diesen Wegen diente Vancouver in Kanada als Ausgangspunkt; weiterhin sollte als erster Kabellandungsplatz entweder die Fanning-Insel oder die Necker-Insel oder Honolulu dienen. Für unseren Zweck genügt die Angabe desjenigen Weges, der aus politischen Gründen, nämlich

weil er ausschliefslich über britisches Gebiet führt, den Arbeiten der Eingangs genannten Kommission allein zur Grundlage diente:

Vancouver-Insel–Fanning-Insel	3 205	Seemeilen,
Fanning-Insel–Fiji-Inseln	1 884	-
Fiji-Inseln–Norfolk-Insel	865	-
Norfolk-Insel < Neuseeland	484	-
Norfolk-Insel < Tweed Mouth (an der Grenze zwischen Neusüdwales und Queensland)	751	-
zusammen	7 189	Seemeilen.

Die Sprechgeschwindigkeit des Kabels wurde auf mindestens 12 Wörter in der Minute festgesetzt. Endlich mufste sich die den Zuschlag erhaltende Firma verpflichten, das Unternehmen binnen längstens drei Jahren nach Abschliefsung des Vertrags auszuführen.

Unter den Voraussetzungen zu B. und C. gingen überhaupt keine Angebote ein. Zu C. theilte die India-Rubber, Guttapercha and Telegraph Works Company in London mit, dafs sie bei der Wahl des Weges über die Fanning-Insel die Höhe der jährlich zu gewährleistenden Einnahme auf 226 000 Pfd. Sterl. schätze. Die Eastern Extension Telegraph Company, Besitzerin des wichtigsten der jetzt vorhandenen Kabelwege nach dem Osten, sprach sich gegen den ganzen Plan aus, »weil die Legung eines Kabels durch den Stillen Ozean unnöthig und vom Handelsstandpunkt aus als verfehlt zu betrachten sei«. Die Telegraph Construction and Maintenance Company in London endlich, welche den gröfsten Theil der Unterseekabel der Welt hergestellt hat und daher über die meisten Erfahrungen verfügt, verwarf alle 8 von der Kanadischen Regierung zur Wahl gestellten Wege und schlug dafür den Weg über Honolulu–Samoa vor, auf welchem sie das Kabel für 1 870 000 Pfd. Sterl. (ohne Instandhaltung des Kabels für 3 Jahre) zu legen sich bereit erklärte.

Unter der Form A. gaben vier Firmen für alle 8 Wege Angebote ab; für die Anfertigung und die Legung des Kabels auf dem Wege über die Fanning-Insel, Herstellung der Baulichkeiten und Lieferung aller Einrichtungen der Stationen sowie für die Instandhaltung der ganzen Kabellinie auf 3 Jahre wurden gefordert

1.	von der India-Rubber, Guttapercha and Telegraph Works Co. in London und Silvertown	1 517 000	Pfd. Sterl.,
2.	von W. T. Henley's Telegraph Works Co. in North Woolwich und London	1 826 000	- -
3.	von Siemens Bros. & Co. in London	2 170 000	- -,
4.	von der Fowler-Waring Cable Co. in North Woolwich und London	2 350 000	- - .

Von diesen Beträgen rechnete die Henley-Gesellschaft 3 · 115 000 = 345 000 Pfd. Sterl., die Firma Siemens 3 · 90 000 = 270 000 Pfd. Sterl. und die Fowler-Gesellschaft die feste Summe von 300 000 Pfd. Sterl. auf die Instandhaltung für 3 Jahre.) Die India Rubber Co. war also bei weitem die mindestfordernde. Für ein Kabel mit einer Sprechgeschwindigkeit von 15 Wörtern nahm sie 1 672 000 Pfd. Sterl., von 18 Wörtern 1 880 000 Pfd. Sterl. in Anspruch. Das General Post Office hatte die Kosten für ein 12 Wörter-Kabel auf 2 924 000 Pfd. Sterl. berechnet.

Vorhandene Telegraphenlinien nach Australien und ihre Besitzer.

Für den Telegrammverkehr zwischen Europa und Australien kommen, abgesehen von der transsibirischen Telegraphenlinie, auf welcher Australien nur mittelst eines grofsen Umwegs zu erreichen ist, folgende Linien in Betracht:

a) Kabel der Eastern Telegraph Co. von Grofsbritannien durch den Atlantischen Ozean, über Gibraltar durch das Mittelländische, Rothe und Indische Meer bis Bombay, Land-Telegraphenlinien von Britisch-Indien zwischen Bombay und Madras, Kabel der Eastern Extension Telegraph Co. über Penang–Singapore einerseits nach Port Darwin, andererseits nach Roebuck Bay an der Nordküste von Australien;

b) Indo-Europäische Telegraphenlinie von London über Emden, Berlin, Odessa und Teheran bis Bushire, Kabel des Indo-european Telegraph Department zwischen Bushire und Kurachee, Landlinien Kurachee–Madras und weiter wie unter a);

c) die nur selten benutzten Landlinien durch die Türkei, die bei Fao am Persischen Golfe das Kabel Fao–Bushire der indischen Regierung erreichen und dadurch in Bushire Anschlufs an den Weg b) finden.

Alle drei Wege vereinigen sich also spätestens in Madras, von wo ab lediglich die Kabel der Eastern Extension Co. zur Verfügung stehen; diese Kabel müfsten auch auf dem Wege über Sibirien von Singapore ab benutzt werden (zu vgl. die dem Hefte 7 des laufenden Jahrganges beigegebene Karte). Die Eastern und die Eastern Extension Co. sind so eng mit einander verbunden, dafs sie fast als eine Gesellschaft betrachtet werden können; sie bilden mit der Indo-europäischen Telegraphengesellschaft und mit dem Indo-european Telegraph Department eine Kassenvereinigung, d. h. die Einnahmen aus dem Verkehre zwischen Europa, Indien, Australien und den darüber hinausliegenden Ländern sind gemeinschaftlich und werden nach bestimmten Prozentsätzen vertheilt. Durch diesen Zusammenschlufs ist gegenseitige Aushülfe in Störungsfällen und die Verhinderung eines unbequemen Wettbewerbes erreicht.

Da die ursprünglich einfache Kabellinie nach Port Darwin häufig Unterbrechungen erlitt, so legte die Gesellschaft 1880 auf Ersuchen der australischen Kolonien ein zweites Kabel nach Port Darwin gegen eine jährliche Beihülfe von 32 400 Pfd. Sterl. (rund 648 000 Mark). Häufige vulkanische Ausbrüche verursachten aber immer wieder Störungen der Verbindung, so dafs die Gesellschaft sich 1889 gezwungen sah, ohne Erhöhung der Beihülfe das Kabel Banjoewangi (Java) –Roebuck Bay zu legen.

Im Jahre 1891 wurde die Wortgebühr zwischen London und Australien von 9 sh. 4 d. auf 4 sh. ermäfsigt, nachdem die australischen Regierungen sich verpflichtet hatten, unter Annahme einer bisherigen Durchschnittseinnahme von 237 000 Pfd. Sterl., die Hälfte des der Gesellschaft entstehenden Verlustes zu tragen. Dieser belief sich im ersten Jahre auf 55 000, im zweiten Jahre auf 50 000 und im dritten Jahre auf etwa 13 000 Pfd. Sterl. In Folge dessen wurde auf Veranlassung der australischen Kolonien 1893 der Tarif auf 4 sh. 9 d. erhöht, gleichzeitig willigten die Kolonien in die Tragung des etwaigen Verlustes bis 10 000 Pfd. Sterl.; doch ist seit 1893 kein Verlust entstanden, die Einnahmen der Gesellschaft sind im Gegentheil im Jahre 1895/96 auf 343 000 Pfd. Sterl. gestiegen.

Bauart und Herstellung der Unterseekabel.

Die Bauart und Herstellung von Unterseekabeln unterscheidet sich nicht wesentlich von derjenigen der unterirdischen Telegraphenkabel. Immerhin sind einige Angaben über die

Seekabel von Interesse. Der Leiter besteht in der Regel aus einer Litze von gleich starken Kupferdrähten. Doch verwendet man auch eine Litze, deren mittelster Draht stärker als die übrigen ist. Hierdurch wird der Vortheil erreicht, dafs in dem gleichen räumlichen Querschnitt etwas mehr Kupfer untergebracht werden kann und daher im Verhältnifs auch etwas weniger Guttapercha gebraucht wird, als bei Verwendung von gleich starken Litzendrähten. Um zu verhüten, dafs in der Litze Luft zurückbleibt, wird der dickere Mitteldraht vor dem Aufbringen der dünneren Drähte mit Chatterton compound bedeckt. Das Kupfer mufs von höchster Reinheit sein. Die Guttapercha, welche allein als Isolirmittel für Seekabel dient, kommt in sehr verschiedener Güte auf den Markt. Darin, die einzelnen Sorten im richtigen Verhältnisse zu einander zu mischen, besteht das Geheimnifs der Kabelfabriken. Im Uebrigen kommt es darauf an, aus der oft stark verunreinigten Guttapercha thunlichst alle Fremdstoffe zu entfernen. Die Guttapercha wird in der Regel in drei konzentrischen Schichten um die Kupferlitze geprefst. Während die meisten Firmen, um das Zurückbleiben von Lufträumen zu verhüten, die Guttaperchaschichten von einander und von der Litze durch Chatterton compound trennen, halten Siemens Bros. diese Mafsregel für schädlich.

Luftblasen müssen bei Unterseekabeln deshalb peinlich vermieden werden, weil sie bei dem in grofsen Wassertiefen herrschenden hohen Drucke nach kurzer Zeit platzen und die Isolationshülle beschädigen würden. Durch die gewöhnlichen elektrischen Methoden läfst sich das Vorhandensein von Luftblasen nicht feststellen. Siemens Bros. z. B. ahmen daher die Verhältnisse der Tiefsee dadurch nach, dafs sie die fertigen Adern in einen unter entsprechendem Drucke mit Wasser gefüllten Zylinder bringen und dadurch bewirken, dafs die etwaigen Luftblasen aufplatzen. (Andere grofse Firmen halten dieses Verfahren aber für schädlich, weil etwaige Oeffnungen der Guttaperchaschichten durch den Druck geschlossen, also unauffindbar gemacht würden, um dann später doch zu Fehlern Anlafs zu geben.) Hierauf wird in der Fabrik von Siemens Bros. durch die Adern eine halbe Stunde lang ein Wechselstrom von 7500 Volt geleitet, der nicht nur an denjenigen Stellen, wo geplatzte Luftblasen eine nur unmerkliche Schwächung der Isolation hervorgerufen haben, sondern auch da, wo sich Fremkörperchen in der Guttapercha befinden, die letztere durchbrennt und die Fehler sichtbar macht. Aus Vorstehendem ergiebt sich, dafs die besonderen physikalischen Verhältnisse, denen die Seekabel gegenüber den Erdkabeln ausgesetzt sind, ferner die hohen Kosten, welche durch die Beseitigung von Fehlern in Unterseekabeln entstehen, die peinlichste Sorgfalt bei der Herstellung solcher Kabel nöthig machen.

Bei dem hohen Preise der Guttapercha ist es wichtig, nur so viel als gerade nöthig davon zu verwenden. Die für verschieden starke Leiter erforderlichen Mengen wurden im Anfange der Kabeltechnik auf folgende Weise ermittelt. Man umprefste eine Kupferlitze von gewissem Querschnitte mit Guttapercha und bestimmte die auf die Längeneinheit (Seemeile) der Ader entfallenden Fabrikationsfehler. Sodann wurde die Menge der Guttapercha vermehrt und wiederum die Zahl der Fehler, die nunmehr geringer war als vorher, festgestellt. Bei Fortsetzung dieses Verfahrens gelangte man schliefslich zu einer Guttaperchamenge, bei deren weiterer Vermehrung keine Verminderung der Fehler eintrat. Diese Menge ergab dann das Mindestgewicht an Guttapercha, welche für den zu dem Versuche benutzten Kupferleiter nöthig ist; es wird in der Praxis ein wenig nach oben abgerundet. Auf diese Weise haben die einzelnen Fabriken für alle in der Praxis vorkommenden Stärken des

Leiters das Verhältnifs zwischen dem Kupfer- und dem Guttaperchagewichte festgestellt. Bei einem Kupfergewichte bis 150 engl. Pfund (lbs.) auf 1 Seemeile pflegt man das Guttaperchagewicht dem des Kupfers gleich zu machen; bei schwererem Leiter überwiegt dessen Gewicht das der Guttapercha.

Lange Unterseekabel sind stets einaderig, weil in mehraderigen Kabeln die gegenseitige Induktion den Betrieb stören würde. Die Ader und die Schutzdrähte werden in der Regel mit gegerbter und getheerter Jute bedeckt, weil diese den Einflüssen im Seewasser besser widersteht, als irgend welche anderen Materialien, wie z. B. Hanf oder Manilagarn. Die äufsere Jutehülle soll die Schutzdrähte vor dem Verrosten schützen; ohne diese Hülle würden die Schutzdrähte nach wenigen Jahren nicht mehr im Stande sein, der starken Beanspruchung beim Heben des Kabels zu einer Instandsetzung zu widerstehen. Die Schutzdrähte bestehen bei den Tiefseekabeln aus Temperstahl, für die übrigen Kabeltypen aus Eisen. Letzteres hat zwar eine geringere absolute Festigkeit als gehärteter Stahl, widersteht aber erfahrungsgemäfs einem seitlichen Zuge, z. B. durch Schiffsanker, besser als dieser. Nach der Bewehrung unterscheidet man meistens die nachgenannten 5 Kabeltypen:

1. Tiefseekabel mit dünnen Schutzdrähten;
2. leichtes Zwischenkabel mit einem Messingband über der Ader, zum Schutze gegen die Anbohrungen durch die nur in geringeren Tiefen vorkommenden Teredos, und mit Schutzdrähten;
3. schweres Zwischenkabel wie zu 2., aber mit noch stärkeren Schutzdrähten;
4. leichtes Küstenkabel mit noch stärkeren Schutzdrähten zur Verwendung auf Strecken, wo Fischer- und andere Fahrzeuge sich aufzuhalten pflegen, und weiter bis zur Küste, wenn der Meeresboden günstig ist, z. B. aus Sand besteht, und wenn keine Ankerplätze an der Küste sind;
5. schweres Küstenkabel (für gefährliche Landungsstellen) mit doppelter Bewehrung von solcher Festigkeit, dafs Anker kleiner Fahrzeuge das Kabel nicht zerreifsen können und dafs es sich nicht durchscheuert.

Während der Fabrikation der Ader sowohl als während der ganzen weiteren Behandlung auf den Umspinnmaschinen u. s. w. stehen die Adern ununterbrochen unter elektrischer Kontrole; sobald die Mefsinstrumente einen Fehler anzeigen, werden die Maschinen angehalten. und der Fehler wird gesucht. Auch in den Aufbewahrungstanks werden die Kabel in kurzen Fristen elektrisch geprüft. Auf dem Kabeldampfer endlich ist die elektrische Kontrole des Kabels wieder fast ununterbrochen. Die laufenden Aufzeichnungen über die Ergebnisse der Prüfungen der einzelnen Adern und der einzelnen Kabelstücke müssen mit den Mefsergebnissen an den fertigen Kabeln übereinstimmen, selbst sehr kleine Unterschiede werden aufgeklärt.

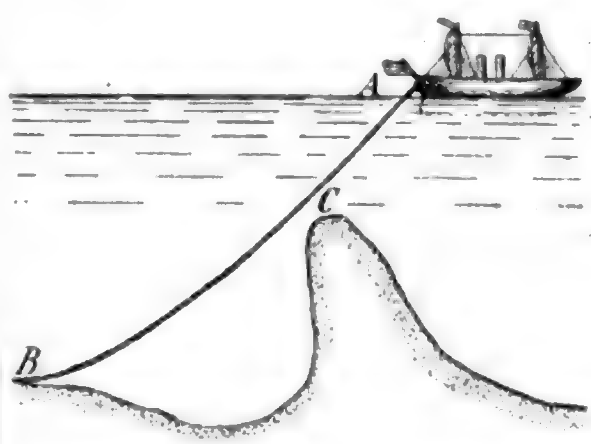
Praktische Möglichkeit der Legung des Kabels.

Für die Beantwortung der Frage, ob es praktisch möglich ist, auf dem Wege über die Fanning-Insel ein Kabel nach Australien zu legen, sind die Tiefe des Meeres, seine Bodenbeschaffenheit und die Länge der gröfsten Theilstrecke (Vancouver–Fanning-Insel) mafsgebend. Von dieser Länge hängt die Sprechgeschwindigkeit und damit die Ertragsfähigkeit des Kabels ab, zwei Punkte, die nachfolgend in besonderen Abschnitten eingehend werden besprochen werden.

Ueber die Tiefen auf dem genannten Wege kann man sich aus den bisherigen Lothungen nur ein allgemeines Bild machen. Immerhin genügen die vorhandenen Angaben, um die Ausarbeitung von Angeboten zu ermög-

lichen. Alle Sachverständige stimmen darin überein, dafs gröfsere Tiefen als 3000 bis 3500 Faden (1000 Faden = 1 Seemeile) nicht zu erwarten sind. Diese Ansicht wird durch Wharton, den Hydrographen der englischen Admiralität, bestätigt. Wenn hiernach das Unternehmen als praktisch ausführbar bezeichnet wurde, so hielten es auf der anderen Seite fast alle Sachverständige für dringend nöthig, dafs zum Zwecke der Kabellegung selbst eine möglichst genaue Erforschung der Meerestiefen und des Meeresbodens vorgenommen würde. Die Seekabel waren anfangs ohne eine solche Auskundung gelegt worden, was sich sehr bald rächte. Das erste Kabel Brest–St. Pierre z. B. mufste seiner häufigen Unterbrechungen wegen nach verhältnifsmäfsig kurzer Zeit aufgegeben werden. Die Ursache lag hauptsächlich daran, dafs man das Kabel 150 Meilen westlich von Brest durch eine tiefe Senkung und weiterhin über sehr felsigen Grund geführt hatte. Nur bei einer genauen Kenntnifs der Meerestiefen lassen sich solche Senkungen vermeiden, wo das Kabel bei der Legung und noch mehr bei Instandsetzungen zu sehr auf seine Festigkeit in Anspruch genommen werden würde. Eine Seemeile Tiefseekabel wiegt etwa 2 t trocken in Luft, etwa 1,2 t in Seewasser. Beträgt seine Bruchfestigkeit 10,6 t, so kann es $\frac{10,6}{1,2}$ = rund 9 Meilen seiner eigenen Länge noch eben tragen, was für die Legung des Kabels allenthalben völlig ausreicht; wollte man dieses Kabel aber aus 5000 Faden Tiefe heraufholen, um es in Stand zu setzen, so müfste es reifsen, weil dann zu beiden Seiten des Suchankers 5, im Ganzen also 10 Seemeilen hängen.

Ferner ist nur aus zahlreichen Tiefenangaben die Länge zu bestimmen, die man zu der unmittelbaren Entfernung der beiden Kabellandungspunkte, über See gemessen, hinzuschlagen mufs, um die wirklich nöthige Länge des Kabels so genau als möglich zu ermitteln. Die Engländer nennen diese Gröfse Slack; wir wollen an seine Stelle den Ausdruck Zugabe setzen. Ist die Zugabe zu reichlich bemessen, so wird die Länge des Kabels unnöthig vergröfsert und dadurch, abgesehen von den höheren Kosten, die Sprechgeschwindigkeit vermindert. Wird umgekehrt zu wenig Zugabe verwendet, so schmiegt sich das Kabel nicht allenthalben dicht an den Meeresboden an. Wie grofs die hierdurch verursachte Gefahr für das Kabel ist, geht aus der nachstehenden Betrachtung hervor. Unter normalen Verhältnissen kann ein Schiff 6 bis 8 Knoten Kabel auslegen, und dann berührt das Kabel den Meeresboden bei 3000 Faden Tiefe erst etwa 20 Seemeilen hinter dem



Schiffe. Da das Kabel mit einer Geschwindigkeit von 0,5 bis 0,6 m in der Sekunde im Wasser niedersinkt und gleichzeitig in einem von der gröfseren oder geringeren Rauhheit seiner Oberfläche abhängigen Mafse in seiner Längsrichtung durch das Wasser gleitet, so bildet es eine sanft gebogene Kettenlinie, in welcher die Spannung, wenn immerfort der richtige Kabelüberschufs nachgegeben wird, nur gering ist. Befindet sich nun bei *C* eine vorher nicht erkannte Bodenerhöhung und wird daher die Zugabe nicht rechtzeitig beim Passiren der Stelle vergröfsert, so legt sich das Kabel an diesem Punkte auf und mufs sich jetzt auf der Strecke *C*-*B* frei tragen. Ist die Länge z. B. 10 Meilen, so reifst das Kabel sofort;

bei geringerer Länge scheuert es sich nach einiger Zeit bei *C* durch.

Aufserdem ist es von gröfster Wichtigkeit, dafs die Zugabe so gleichmäfsig wie möglich über die ganze Strecke vertheilt wird. Wenn dies nicht geschehen ist und das Kabel später gehoben werden mufs, so sind die Beanspruchungen des Kabels zu beiden Seiten des Suchankers nicht gleich grofs, beim Anheben des Ankers mufs daher das Kabel über ihn hinweggleiten, scheuert sich dabei sehr stark und bricht in der Regel.

Darüber, in welchen Abständen die Lothungen vorgenommen werden müssen, gingen die Meinungen weit aus einander. Im allgemeinen wurde ein Abstand von 10 Meilen unter der Voraussetzung für ausreichend gehalten, dafs da, wo aus irgend welchen Anzeichen auf Unregelmäfsigkeiten des Meeresbodens zu schliefsen ist, die Lothungen auf eine halbe oder ganze Meile zusammengerückt würden. Goodsall, der langjährige Kapitän eines Kabeldampfers, gab hierzu an, dafs er einmal dicht neben 2000 Faden eine Tiefe von 190 Faden gefunden habe. Da eine Lothung in 3000 Faden Tiefe 1 bis 2 Stunden beansprucht, ferner nur bei leidlichem Wetter und bei Tageslicht Lothungen gemacht werden können, so ergiebt sich, dafs die vorherige genaue Auskundung einer so langen Linie, wie derjenigen von Vancouver bis Australien, ganz erhebliche Kosten verursacht.

Von den Sachverständigen wurde die nöthige Zugabe an Kabel auf 10 bis 15 v. H. der direkten Entfernung angegeben; Preece hielt sogar $17\frac{1}{2}$ v. H. Zuschlag (nämlich $12\frac{1}{2}$ v. H. für eigentlichen Slack und 5 v. H. für Abweichungen von der Route), aufserdem $2\frac{1}{2}$ v. H. für unvorhergesehene Fälle an Bord und als Vorrath für spätere Instandsetzungen für nöthig. Die Frage wird am besten an der Hand der Erfahrungen beantwortet, die bei wirklich gelegten Kabeln gemacht worden und in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt sind:

Bezeichnung des Kabels	Gröfste Tiefe Faden	Mittlere Tiefe Faden	Zugabe v. H.	Bemerkungen
St. Vincent–Pernambuco . .	2960	2356	11,82	
Lissabon–St. Miguel	2650	2129	11,29	
Porthcurno–Lissabon	2700	1682	10,51	
Aden–Bombay (1877)	2195	1453	13,6	Ohne Auskundung gelegt
- - (1891)	2380	1555	9,46	Mit - -

Daraus ergiebt sich, dafs bei einer durchschnittlichen Tiefe von 3000 Faden 13 bis 15 v. H. Zugabe genügen werden. Die Kommission glaubte indefs, dafs 10 v. H. ausreichen würden; diese Zahl ist daher den späteren Ausführungen zu Grunde gelegt, so dafs die Länge des Kabels auf der Strecke Vancouver–Fanning-Insel 3189 + 10 v. H. = 3518 oder rund 3600 Seemeilen betragen würde.

Der Boden des Stillen Meeres besteht nach Wharton zumeist aus rothem Thone oder aus dem Schlamme der Globigerina, eines mikroskopisch kleinen Lebewesens, dessen Schalen nach dem Absterben auf den Grund sinken. Dieser ist also der Kabellegung günstig. Im Anschlusse hieran beansprucht die Mittheilung von Lucas, Chefingenieur der Telegraph Construction and Maintenance Company, Interesse, dafs die Kabel sich in tropischen Gegenden erfahrungsgemäfs besser halten als in kühleren. Er erklärt dies damit, dafs die Sonne unter heifsen Himmelsstrichen an der Meeresoberfläche ungezählte Schaaren jener Lebewesen

ausbrütet, die, nach kurzem Dasein zu Boden sinkend, die schon weich liegenden Kabel schnell in weichen Schlamm einhüllen und dadurch schützen. In kälteren Meeren geht die Erzeugung der Globigerina viel langsamer vor sich, die Kabel entbehren also hier des vorgenannten natürlichen Schutzes. Für das Pacific-Kabel sind mithin auch in dieser Hinsicht günstige Vorbedingungen vorhanden.

Eine gewisse Gefahr erwächst ihm indefs aus dem vulkanischen Charakter einzelner Theile des Stillen Meeres. Soweit die gefährlichen Punkte bekannt sind, wird man sie thunlichst umgehen müssen. Im Uebrigen ist die Gefahr nicht gröfser, als bei den Kabeln der Eastern Extension Co., die im Sunda-Archipel durch ein stark vulkanisches Gebiet führen und dort allerdings wiederholt durch unterseeische vulkanische Ausbrüche gestört worden sind. — Aufserdem ist Vorsicht auf denjenigen Strecken geboten, wo sich Korallenfelsen befinden. Dafs diese an sich kein Hindernifs für die Kabellegung bilden, zeigt z. B. das Rothe Meer. Die Koralleneilande haben durchweg auf der Leeseite sandigen, ebenen und sanft abfallenden Grund, so dafs sich die Kabellandung bei genügender Vorsicht ohne Gefahr bewirken läfst.

Nach Allem ist die Kommission zu dem Schlusse gekommen, dafs die Herstellung der geplanten Kabelverbindung vom physikalisch technischen Standpunkt aus keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bietet.

Sprechgeschwindigkeit.

Ist für ein Kabel von gewissen elektrischen Eigenschaften durch den praktischen Versuch die Sprechgeschwindigkeit, d. h. die Schnelligkeit ermittelt, mit der man auf diesem Kabel telegraphiren kann, so läfst sich die Sprechgeschwindigkeit eines anderen Kabels berechnen, wenn seine Ladungsfähigkeit *(C)* und sein Leitungswiderstand *(R)* bekannt sind. Die Sprechgeschwindigkeit ändert sich nämlich im umgekehrten Verhältnisse zu dem Produkt aus diesen beiden Gröfsen, und da letztere im geraden Verhältnisse zur Länge des Kabels wachsen, so folgt weiter, dafs die Sprechgeschwindigkeit bei Kabeln gleicher Bauart im Quadrate der Länge abnimmt. Vermag man daher auf einem 1000 Seemeilen langen Kabel in der Minute 60 Wörter zu befördern, so sinkt diese Zahl für ein doppelt so langes Kabel derselben Bauart auf den $2^{2\text{ten}} = 4^{\text{ten}}$ Theil, d. h. auf 15 Wörter. Aus dem Gesagten geht hervor, dafs das Produkt $C \cdot R$ die Sprechgeschwindigkeit nicht unmittelbar angiebt, sondern nur als Verhältnifszahl dient. Nun mufs für die Theilstrecke Vancouver–Fanning-Insel ein Kabel verwendet werden, das um 800 Seemeilen länger ist, als die längsten jetzt im Betriebe befindlichen Kabel. Eine der wichtigsten Aufgaben der Kommission war mithin, festzustellen, ob es vom technischen und wirthschaftlichen Standpunkt aus möglich sei, auf dieser langen Strecke eine genügende Sprechgeschwindigkeit (z. B. 12 Wörter in der Minute) zu erreichen.

Bei gegebener Länge kann die Sprechgeschwindigkeit in der Praxis nur durch Vermehrung des Kupfers für den Leiter vergröfsert werden, denn dadurch wird der Kupferwiderstand vermindert, mithin das Produkt $C \cdot R$ verkleinert. Der Mehrverbrauch an Kupfer hat auch eine entsprechende Vermehrung der Guttapercha zur Folge. Die Herstellungskosten des Kabels steigen also erheblich. Gleichzeitig vergröfsert sich zwar das Ladungsvermögen des Kabels, aber nicht im Verhältnisse der Verminderung des Leitungswiderstandes, also nicht so, dafs das Produkt $C \cdot R$ gleich bliebe. Ein Zahlenbeispiel wird dies klar machen. Die Ladungsfähigkeit eines Kabels berechnet sich nach der Formel

$$C = \frac{0{,}4343 \cdot K \cdot L}{2 \log \frac{A}{a}},$$

in der K das spezifische Vertheilungsvermögen der Isolirschicht (für Guttapercha = 4,2 auf Luft = 1 bezogen), L die Länge des Kabels, A den Halbmesser der Ader, a den Halbmesser des Leiters bedeuten. Wird z. B. $\frac{A}{a}$ nach einander zu $\frac{3,5}{1,5}$ und zu $\frac{4}{1,8}$ angenommen, so ist $\log \frac{3,5}{1,5} = 0,3679767$ und $\log \frac{4}{1,8} = 0,3467875$, C wird mithin im zweiten Falle nur wenig gröfser als im ersten Falle. Dagegen vermindert sich der Leitungswiderstand im umgekehrten Verhältnisse der Quadrate der Leiterhalbmesser, d. h. bezeichnet man mit R_1 den Widerstand des schwächeren Leiters, mit R_2 denjenigen des stärkeren Leiters, so ist

$$R_1 : R_2 = 1,8^2 : 1,5^2 = 3,24 : 2,25$$

oder $R_2 = \frac{2,25}{3,24} \cdot R_1 =$ rund $\frac{2}{3} R_1$.

In der nebenstehenden Uebersicht sind auf Grund von Angaben der Telegraph Construction and Maintenance Company die Werthe von $C \cdot R$ für eine Reihe von vorhandenen Kabeln zusammengestellt; entsprechend der allgemeinen Uebung, und um nicht von den runden Zahlen abgehen zu müssen, ist das englische Pfund (1 lb. = 0,4536 kg) zur Bezeichnung des Kupfer- und Guttaperchagewichts beibehalten worden.

In keinem dieser Kabel überschreitet $C \cdot R$ den Werth von 7,81. Um für ein 3600 Seemeilen langes Kabel einen etwa gleichen Werth zu erhalten, müfsten 860 lbs. Kupfer und 520 lbs. Guttapercha auf die Seemeile verwendet werden. Das General Post Office hat sogar zuerst eine Ader von $\frac{940}{940}$ und später eine solche von $\frac{800}{550}$ vorgeschlagen. Nach den Erfahrungen der Telegraph Construction Co. bietet aber schon das Legen und noch mehr das Wiederaufnehmen eines Kabels von $\frac{650}{400}$ (laufende Nr. 10, S. 855) so erhebliche Schwierigkeiten, dafs sie ein Hinausgehen über diese Zahlen für nicht angängig hält. Bei dem 1847 Seemeilen langen Valentia–Neufundland-Kabel von 1894 ist nun $C \cdot R = 2,41$; da das Kabel Vancouver–Fanning-Insel etwa die doppelte Länge hat, so würde bei Verwendung der gleichen Ader $C \cdot R = 4 \cdot 2,41 = 9,64$ sein und nach den Erfahrungen an anderen Kabeln eine Sprechgeschwindigkeit von 70 Buchstaben in der Minute haben. Die Bruchfestigkeit dieses Kabels beträgt 8,5 t, sein Gewicht in Luft 2,01 t, sein Gewicht in Seewasser 1,13 t; beim Heraufholen aus einer Tiefe von 3000 Faden würde es also in noch zulässigen Grenzen beansprucht werden. Die Kommission schlofs sich der Ansicht der Telegraph Construction Co. an, dafs ein schwereres Kabel zu legen, nicht empfehlenswerth ist. Auf der anderen Seite kam die Kommission zu dem Schlusse, dafs unter ein Adergewicht von $\frac{552}{368}$ — entsprechend den Berechnungen von Lord Kelvin — nicht herabgegangen werden dürfe. Demgegenüber hielten Siemens Bros. ein Gewicht von $\frac{500}{320}$ noch für ausreichend. Sie stützen sich hierbei auf die Erfahrungen mit dem unter laufender Nr. 5 angeführten Kabel, das bei rund 2200 Seemeilen Länge 40 Wörter zu je 5 Buchstaben in der Minute zu befördern gestattet; daraus ergebe sich die Sprechgeschwindigkeit für ein gleich gebautes Kabel von 3600 Seemeilen Länge aus der Gleichung

$$40 : x = 36^2 : 22^2 \text{ zu } x =$$

$$40 \cdot \frac{22^2}{36^2} = \text{rund } \frac{1}{3} a = 13 \text{ Wörtern.}$$

Für die übrigen, erheblich kürzeren Strecken genügt eine leichtere Ader; Siemens Bros. wollen z. B. auf der Strecke Fanning-Insel–Fiji-Insel $\frac{170}{160}$,

Laufende Nr.	Jahr der Legung	Bezeichnung der Kabel	Kupfer- und Guttaperchagewicht in engl. Pfund	Länge in Seemeilen (Knoten)	$C \cdot R$	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1	1875	Irland–Neuschottland . . .	$\frac{400}{360}$	2564	7,81	Die Angaben in Spalte 6 sind sämmtlich noch mit 10 Millionen zu vervielfältigen.
2	1882	Pensance–Neuschottland .	$\frac{350}{300}$	2563	7,38	
3	1881	- -	$\frac{350}{300}$	2518	7,18	
4	1879	Brest–St. Pierre	$\frac{350}{300}$	2302	6,53	
5	1894	Irland–Neuschottland . . .	$\frac{500}{320}$	2161	4,22	
6	1879	Aden–Zanzibar	$\frac{250}{250}$	1908	5,30	
7	1873	Valentia–Neufundland . .	$\frac{400}{400}$	1876	3,68	
8	1884	St. Vincent–Pernambuco	$\frac{250}{250}$	1862	5,35	
9	1891	Aden–Bombay	$\frac{400}{300}$	1850	3,74	
10	1894	Valentia–Neufundland . .	$\frac{650}{400}$	1847	2,41	
11	1874	- -	$\frac{400}{400}$	1837	3,38	
12	1891	Madras–Penang	$\frac{200}{180}$	1389	3,88	
13	1890	Australien–Neuseeland . .	$\frac{130}{130}$	1322	5,30	
14	1880	Java–Australien	$\frac{107}{140}$	1131	3,98	

auf den übrigen Strecken $\frac{100}{120}$ lbs. Kupfer und Guttapercha verwenden.

Fleming versuchte die Frage wegen der Sprechgeschwindigkeit dadurch zu lösen, dafs er zwei Kabel der Commercial Cable Co. mit Adern von $\frac{400}{400}$ zu einem Kabel (einer Kabelschleife) von 4733 Seemeilen Länge verbinden und zum Telegraphiren benutzen liefs. Das Ergebnifs entsprach den theoretischen Berechnungen sowie auch dem von Preece angegebenen Erfahrungssatze, dafs ein Kabel von 2000 Seemeilen Länge mit einer Ader $\frac{400}{400}$ eine Sprechgeschwindigkeit von

20 Wörtern zu je 8 Buchstaben besitzt.

Aus den vorstehenden Angaben ist ersichtlich, dafs die einzelnen Sachverständigen verschiedene Wortlängen den Zahlen für die Sprechgeschwindigkeit zu Grunde legen. In offener Sprache, in der viele kurze Wörter vorkommen (der, und, als, the, a u. s. w.), beträgt die durchschnittliche Wortlänge 5 Buchstaben. Mit der immer mehr zunehmenden Anwendung der Codes ist aber die durchschnittliche Wortlänge in Telegrammen auf 7,3 Buchstaben im anglo-amerikanischen Verkehr, auf 7,6 Buchstaben im Verkehr auf den Kabeln der Eastern-Gesellschaften gestiegen. Man kann daher die Durchschnittslänge zu rund 8 Buchstaben annehmen. Noch besser ist es, die Sprechgeschwindigkeit überhaupt nicht in Wörtern, sondern in Buchstaben — worunter hier auch Ziffern zu verstehen sind — anzugeben.

Im weiteren mufs zwischen der theoretischen und der praktischen Sprechgeschwindigkeit unterschieden werden. Die erstere giebt die Zahl der Buchstaben an, die durch das Kabel in einer für geschickte Beamte genügend leserlichen Weise befördert werden können, wenn es ohne irgend welche Unterbrechung dauernd im Betriebe wäre. Dies ist aber praktisch nicht der Fall, denn es treten häufig Pausen in der Beförderung ein. Ferner kommt es in der Praxis auf die bezahlten Wörter an, während dienstliche Rück- und Anfragen, Wiederholungen, Berichtigungen, die Köpfe der Telegramme, Empfangsbescheinigungen u. s. w. unentgeltlich befördert werden müssen. Um wieviel hiernach die praktische, d. h. die für die Ertragsfähigkeit des Kabels in Betracht kommende Geschwindigkeit hinter der theoretischen zurückbleibt, hängt wesentlich von der gröfseren oder geringeren Vollkommenheit des Betriebs ab.

Die meisten Gesellschaften wenden jetzt, um die Kabel möglichst vollkommen auszunutzen, den automatischen Sender an, d. h. die Telegramme werden zunächst in Streifen gelocht (punched), und diese Streifen dienen dann zur automatischen Telegrammübermittelung.

Jeder Streifen wird, bevor er zum Kabel geht, sorgfältig verglichen und nöthigenfalls verbessert. Auf diese Weise werden nicht nur Telegraphirfehler fast gänzlich vermieden, sondern es wird auch eine viel gröfsere Genauigkeit der Zeichen und eine viel höhere Geschwindigkeit erreicht, als von Hand möglich wäre; z. B. würden auf einem Kabel, das theoretisch die Beförderung von 150 Buchstaben in der Minute gestattet, mit der Hand nur 60, durch den automatischen Sender aber 130 bis 135 Buchstaben in der Minute befördert werden können. Die Senderapparate sind ferner auf der Abgangsstation mit Empfängern verbunden, die zur Kontrole der abgehenden Telegramme dienen und die Möglichkeit geben, doch noch vereinzelt vorkommende Fehler von der gebenden Anstalt aus zu verbessern. Ferner werden im anglo-amerikanischen Verkehre die wichtigeren Aufgebeorte im Kopfe der Telegramme durch Codewörter von je 3 Buchstaben bezeichnet, die Angabe der Tageszeit wird weggelassen*), so dafs der Kopf nur aus der Angabe des Aufgebeorts, der Telegrammnummer und der Wortzahl besteht; endlich ertheilen sich die Beamten gegenseitig keine Empfangsbescheinigungen. Durch diese Mafsregeln hat man z. B. auf den anglo-amerikanischen Kabeln erreicht, dafs mindestens 86 v. H. der wirklich übermittelten Wörter bezahlte Wörter sind. Auf den Kabeln der Eastern-Gesellschaften ist der Verlust erheblich gröfser als 14 v. H., einestheils weil hier der internationale Telegraphenvertrag nebst seinen Aus-

*) Der Internationale Telegraphenvertrag gilt für die Kabel der Anglo-American Gesellschaft nicht.

führungsbestimmungen beachtet werden mufs, anderentheils weil die Kabel durch den jetzigen Verkehr noch nicht bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen werden, also noch nicht die Nothwendigkeit vorliegt, den unentgeltlichen Verkehr auf das Aeufserste einzuschränken. Darüber, welcher Abzug von der theoretischen Geschwindigkeit bei dem Parcific-Kabel zu machen sei, gingen die Meinungen weit aus einander; die Angaben schwankten zwischen 15 und 55 v. H. Die Kommission glaubte, bei Annahme eines Verlustes von 33 v. H. mit der nöthigen Vorsicht zu verfahren. Sie kam daher zu dem Ergebnisse, dafs auf der Strecke Vancouver–Fanning-Insel das $\frac{552}{368}$ Kabel im Ganzen 60 Buchstaben, darunter 40 bezahlte, das $\frac{650}{400}$ Kabel im Ganzen 72, darunter 48 bezahlte Buchstaben in der Minute zu befördern vermag; in Wörtern zu 8 Buchstaben ausgedrückt, würden also die praktischen Sprechgeschwindigkeiten 5 bz. 6 Wörter betragen.

Einmalige und laufende Ausgaben.

Auf Seite 847 sind die Forderungen der Anbieter für Lieferung und Legung des Kabels, mit Einschlufs der Instandhaltung auf drei Jahre, zusammengestellt. Aus den fast übereinstimmenden Angaben der Sachverständigen über den wahrscheinlichen Zeitpunkt des Auftretens von Fehlern, die durch mangelhafte Fabrikation oder Legung verursacht werden, hatte die Kommission die Ueberzeugung gewonnen, dafs es völlig genügen würde, der ausführenden Firma die Instandhaltung nur auf 6 Monate zu übertragen; in der Regel wird die Gewährleistungsfrist nur auf 30 Tage, von der Inbetriebnahme ab gerechnet, bemessen. Dann sind von der Forderung der India-Rubber Co. = 1 517 000 Pfd. Sterl. für ein 60-Buchstaben-Kabel die in diesem Betrag enthaltenen Instandhaltungskosten (jährlich 40 000 Pfd. Sterl. für die Kabelschiffe und 30 000 Pfd. Sterl. für Ersatzkabel, zusammen 70 000 Pfd. Sterl.) für $2\frac{1}{2}$ Jahre abzurechnen = $2\frac{1}{2} \cdot 70\,000 = 175\,000$ Pfd. Sterl., es bleiben also 1 342 000 Pfd. Sterl., dazu treten für den Ankauf zweier Kabelschiffe nach $\frac{1}{2}$ Jahr 80 000 Pfd. Sterl., so dafs die einmaligen Gesammtkosten sich auf 1 422 000 Pfd. Sterl. belaufen. Wird noch für unvorhergesehene Fälle die Summe von 78 000 Pfd. Sterl. hinzugerechnet, so erhält man als Erfordernifs für die einmaligen Kosten den Betrag von 1 500 000 Pfd. Sterl.

Nach der Schätzung der Telegraph Construction Co. sind die Kosten für ein 72-Buchstaben-Kabel auf 2 000 000 Pfd. Sterl., nach den Angaben der India-Rubber Co. auf 1 672 000, nach der Mittheilung der Eastern Telegraph Co. auf 1 650 000 Pfd. Sterl. und endlich nach den zweiten Berechnungen des General Post Office auf etwas über 2 000 000 Pfd. Sterl. anzunehmen. Die Kommission hielt es daher für sicher, dafs ein solches Kabel für 1 800 000 Pfd. Sterl. geliefert und gelegt werden kann, und zwar mit Einschlufs der oben angegebenen besonderen Kosten. Diese Annahme stimmt recht gut mit den Angaben von Bright in seinem Werke »Submarine Telegraph« überein, dafs im Durchschnitte die Beschaffungskosten von einer Seemeile Unterseekabel 150 Pfd. Sterl., die Auslegungskosten für dieselbe Länge 75 Pfd. Sterl. betragen; nimmt man die Länge des Pacific-Kabels zu rund 8000 Seemeilen (mit Einschlufs von 10 v. H. Zugabe) an, so ergiebt sich als einmalige Kosten die Summe von $(150 + 75) \cdot 8000 = 1\,800\,000$ Pfd. Sterl., also genau so viel, als die Kommission veranschlagte.

Die jährlichen Betriebskosten wurden zu 22 000 Pfd. Sterl. angenommen. Lamb, der Vertreter des General Post Office, hielt dafür, dafs die Verantwortung für einen guten Betrieb auf dem Kabel und für seine Instandhal-

tung zweckmäfsig den Regierungen von Kanada und von Queensland zu übertragen wäre; aufserdem hätte in London eine Kommission von etwa drei Mitgliedern die finanziellen Angelegenheiten (Tilgung des Kapitals, Verträge mit den Kabelgesellschaften in Tariffragen u. A.) zu besorgen.

Ueber die Höhe der jährlichen Instandhaltungskosten bestanden grofse Meinungsverschiedenheiten. Die hauptsächlichsten Kabelfehler sind folgende:

1. Bruch durch Reibung auf hartem, ungleichmäfsigem Grunde, vielfach gleichzeitig dadurch verursacht, dafs das Kabel nicht allenthalben fest aufliegt;

2. Anbohrung durch Teredos (Bohrmuscheln). Solche Fehler sind nach den Angaben der Eastern Gesellschaft in folgenden Tiefen vorgefunden worden:

Kabel Nr. 1	Porthcurno–Lissabon			200	Faden,
- - 1	Lissabon–Gibraltar	380	bis	430	-
	dasselbe	590	bis	765	-
Zante–Canea	....	840	bis	1050	-
Kabel Nr. 2	Suakim–Aden	27	bis	280	- .

Zum Schutze gegen die Bohrmuscheln wird die Kabelader mit Messingband umhüllt. In gröfseren Tiefen als etwa 1000 Faden kommen die Teredos nicht mehr vor;

3. Bruch durch Erdbeben und vulkanische Ausbrüche. Diese haben die Kabel der Eastern Gesellschaften sowohl im mittelländischen Meere als zwischen Indien und Australien häufig zerstört;

4. Luftblasen in der Guttapercha als Folge von Fabrikationsfehlern;

5. Fischbisse, wofür die Eastern Gesellschaft Beispiele von der Strecke Mozambique–Zanzibar und aus den chinesischen Gewässern anführte;

6. Aenderungen des Meeresbodens oder Erdrutsche, die z. B. auf der Höhe des Rovuma-Flusses (Afrika) und des Congo zu Verlegungen der Kabel gezwungen haben.

In tiefem Wasser besteht nach einer Reihe von Jahren die Gefahr, dafs das Kabel zur Instandsetzung nicht aufgenommen werden kann, weil die Schutzdrähte zu stark angegriffen sind und daher keine genügende Festigkeit mehr besitzen. Allerdings schützt die neuere Technik die Schutzdrähte durch einen Ueberzug aus Band und Compound. Ferner reicht nur in flachem Wasser der Ueberschufs aus, um das Kabel, ohne es zu durchschneiden, an die Oberfläche zu heben. In grofsen Tiefen, wie sie im Stillen Ozean die Regel bilden, kann man das Kabel nur einige hundert Faden in der Schleife hochbringen, weil es rechts und links von dem Suchanker, auch wenn der Ueberschufs richtig bemessen ist, verhältnifsmäfsig nur wenig nachgeben kann. Die Schleife wird daher an einer Boje festgelegt und in einigem Abstande von dieser durchschnitten. Sodann wird jedes Ende für sich heraufgeholt. Um beide Enden wieder zu verbinden, mufs ein Stück Kabel eingesetzt werden, d. h. jede Instandsetzung in tiefem Wasser hat zum Schaden der Sprechgeschwindigkeit eine Verlängerung des Kabels zur Folge.

Die Zeit, die ein Kabeldampfer zur Beseitigung eines Fehlers braucht, hängt von so vielen Zufälligkeiten ab und ist daher so verschieden, dafs keine auch nur einigermafsen annähernde Durchschnittsangaben gemacht werden können. Zum Beispiel ist die Instandsetzung des einen angloamerikanischen Kabels erst nach Jahresfrist mit einem Kostenaufwande von 87 000 Pfd. Sterl. und nachdem 273 Seemeilen Kabel verloren gegangen waren, gelungen. In einem anderen Falle waren 135 Tage zur Beseitigung eines Fehlers erforderlich. Die Eastern Extension Telegraph Co. hatte bis zum Jahre 1896 1 500 000 Pfd. Sterl. für Instandsetzungen und Erneuerungen ausgegeben.

Darin stimmten alle Sachverständigen überein, dafs zwei Kabelschiffe für

die Instandhaltung bereit gestellt werden müfsten. Die dadurch verursachten jährlichen Kosten wurden sehr verschieden geschätzt: von der Eastern auf 25 000 Pfd. Sterl., von Alexander Siemens auf 17 000 Pfd. Sterl., von Goodsall auf 12 000 Pfd. Sterl., von Preece auf 30 000 Pfd. Sterl. für ein Schiff, wobei dieser davon ausging, dafs die Indiensthaltung des Kabelschiffs Monarch des General Post Office jährlich nach den wirklich gezahlten Rechnungen 20 000 Pfd. Sterl. erfordert und dafs im Stillen Meere gröfsere Schiffe nöthig sind als der Monarch. Die Kommission kam zu dem Schlusse, dafs die jährliche feste Ausgabe für die ständige Bereithaltung zweier Kabelschiffe 30 000 Pfd. Sterl. nicht übersteigen würde.

Zu dieser Summe treten die veränderlichen Kosten für Ersatzkabel, für die eigentliche Beseitigung der Fehler u. s. w. Erfahrungsgemäfs sind hierfür jährlich 4 Pfd. Sterl. 5 sh. bis 6 Pfd. Sterl. auf die Seemeile zu rechnen, so dafs die veränderlichen Instandhaltungskosten bei dem Pacific-Kabel auf 40 000 Pfd. Sterl. jährlich geschätzt werden können. Die Gesammt-Unterhaltungskosten würden hiernach jährlich 70 000 Pfd. Sterl. betragen.

Welcher Betrag alljährlich für den Tilgungsfonds zurückzulegen ist, hängt davon ab, welche Lebensdauer man für das Kabel annimmt. Die Eastern Gesellschaft bemifst die Tilgungsquote so, dafs das Kapital nach 20 bis 24 Jahren erneuert ist; doch bestreitet sie aus diesem Fonds auch die laufenden Instandsetzungen, weil jede der letzteren ein Stück des Kabels erneuert. Sichere Erfahrungen über die Lebensdauer von Kabeln liegen noch nicht vor. Das 1851 zwischen England und Frankreich gelegte Kabel ist dem Namen nach noch heute im Betriebe, doch war es bis 1875 allmählich fast vollständig (bis auf $^1/_2$ Seemeile) erneuert worden und mufste dann in dem Zeitraume bis 1889 nochmals fast gänzlich durch neues Kabel ersetzt werden. Das jetzt im Betriebe befindliche Kabel ist also gewissermafsen das dritte. — Von den 111 Seemeilen des deutsch-englischen Kabels von 1858 sind nur noch 36 Seemeilen im Betriebe; das englisch-deutsche Kabel von 1862 mufste nach 22 Jahren völlig erneuert werden.

Die in den letzten Jahren hergestellten Kabel werden freilich in Folge der verbesserten Arbeitsweisen erheblich länger halten. Ferner ist es sicher, dafs die grofse Tiefe, in der das Pacific-Kabel zu liegen kommt, seiner Erhaltung sehr günstig ist, denn die meisten Fehler kommen in verhältnifsnifsmäfsig geringen Tiefen, und zwar namentlich am Uebergange zu Bodensenkungen vor. Die Kommission nahm daher eine Lebensdauer von 50 Jahren an. Dann ergeben sich die jährlichen (laufenden) Ausgaben für ein 60- und für ein 72-Buchstabenkabel aus folgender Uebersicht:

Bezeichnung der Ausgabe	bei einem Kapitale von 1 500 000 Pfd. Sterl.		bei einem Kapitale von 1 800 000 Pfd. Sterl.	
	Zinsen zu $2^3/_4$ v. H. Pfd. Sterl.	Zinsen zu $2^1/_2$ v. H. Pfd. Sterl.	Zinsen zu $2^3/_4$ v. H. Pfd. Sterl.	Zinsen zu $2^1/_2$ v. H. Pfd. Sterl.
Verzinsung	41 250	37 500	49 500	45 000
Tilgung	14 311	15 387	17 173	18 464
Betrieb	22 000	22 000	22 000	22 000
Unterhaltung	70 000	70 000	70 000	70 000
zusammen ..	147 561	144 887	158 673	155 464.

Ertragsfähigkeit des Kabels.

Die Kommission hatte nunmehr die wichtige Frage zu lösen, ob die voraussichtlichen Einnahmen des Kabels zur Deckung der Ausgaben ausreichen würden. Dabei handelte es sich zunächst darum, festzustellen, wie viel zahlende Wörter das Kabel jährlich zu befördern vermag. Der Duplexbetrieb, welcher die Abeitsleistung gegenüber dem Einfachbetrieb um 80 bis 90 v. H. steigert, kann nur in geringem Mafse in Rechnung gezogen werden, weil bei dem grofsen Zeitunterschiede zwischen Europa und Australien die Geschäftsstunden in diesen Erdtheilen auch nicht mit einem Bruchtheil in dieselbe Zeit fallen, im allgemeinen also der Verkehr sich nicht gleichzeitig in beiden Richtungen abwickelt. Die Kommission nahm daher an, dafs der Duplexbetrieb nur während 1 bis 2 Stunden täglich möglich sein wird, und dafs man, diese Stunden doppelt rechnend, die tägliche Betriebszeit des Kabels auf 18 Stunden schätzen könne. Jährlich wird daher bei 300 Arbeitstagen das 60-Buchstabenkabel $5 \cdot 60 \cdot 18 \cdot 300 = 1\,620\,000$, das 72-Buchstabenkabel $6 \cdot 60 \cdot 18 \cdot 300 = 1\,944\,000$ zahlende Wörter von durchschnittlich acht Buchstaben zu befördern im Stande sein.

Der ganze Telegrammverkehr zwischen Europa und Amerika einerseits und Australien andererseits betrug im Jahre 1895 rund 1 900 000 bezahlte Wörter. Darunter befanden sich nur rund 61 000 aus Amerika; im Uebrigen waren 187 000 Prefstelegrammwörter, die zu $^1/_4$, und 37 000 Wörter von Regierungstelegrammen, die zu $^1/_2$ der gewöhnlichen Gebühr befördert werden. Darüber, welcher Bruchtheil dieses Verkehrs auf das Pacific-Kabel übergehen würde, waren die Meinungen getheilt. Dafs die Eastern Co. vom Handelsstandpunkt aus die Legung des Kabels überhaupt für unnöthig hielt, weil ihre Kabel noch einen bedeutenden Verkehrszuwachs aufnehmen könnten, darf nicht Wunder nehmen; sie erkannte aber an, dafs politische und strategische Gründe bei ihrem Standpunkt aufser Betracht gelassen waren. Sie schätzte den Verlust, den sie durch ein Pacific-Kabel erleiden würde, bei Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifs auf 90 000 Pfd. Sterl. jährlich. Auf der anderen Seite erklärte sie sich unter gewissen Bedingungen bereit, selbst ein Pacific-Kabel zu legen, wenn ihr der Weg über Honolulu gestattet würde, auf dem ein gröfserer Verkehr zu erwarten sei, als über die Fanning-Insel. Die Gesellschaft gab an, dafs ihrer Schätzung nach das Pacific-Kabel den ganzen Verkehr von Queensland, die Hälfte des Verkehrs von Victoria und Tasmania, ein Viertel des Verkehrs von Neuseeland, ein Viertel des Verkehrs von Neu-Südwales nach Europa und die Hälfte desjenigen von Europa, zusammen rund 673 000 Wörter anziehen würde.

Der Vertreter des General Post Office, Lamb, nimmt an, dafs dem Pacific-Kabel ein Drittel des jetzigen Verkehrs zufallen werde, und kommt damit ziemlich nahe an die Schätzung der Eastern Co.

Der Direktor der Silvertown Co., welche die jährlichen Ausgaben des Kabels auf 226 000 Pfd. Sterl. geschätzt hatte, hebt hervor, dafs die Eastern Co. und die Indo-Linie in Grofsbritannien blos $11 + 5 = 16$ Stationen besitzen, die übrigen Kabelgesellschaften aber 58. Die letzteren würden von selbst bestrebt sein, so viele Telegramme als möglich nach Australien auf ihre Linien zu leiten, und in diesem Bestreben durch ihre zahlreicheren Stationen unterstützt werden.

Schliefslich gab Alex. Siemens noch an, dafs das Kapital der Eastern Telegraph Company 299 Pfd. Sterl., das der Eastern Extension Telegraph Co. 265 Pfd. Sterl. für eine Seemeile Kabel betrage, und dafs die Einnahmen dieser Gesellschaften sich im Durchschnitt auf 35 bz. 39 Pfd. Sterl. für eine Seemeile belaufen haben; eine andere

Gesellschaft habe sogar 50 Pfd. Sterl. auf die Meile eingenommen. M. Hennicker Heaton berechnete im Jahre 1887 die Einnahme aller damals vorhandener Seekabel durchschnittlich zu 31 Pfd. Sterl. 15 sh. für die Meile. Es sei daher als sicher anzunehmen, dafs das Pacific-Kabel innerhalb weniger Jahre eine ähnliche Einnahme zu erwarten habe.

Für die Beurtheilung der Ertragsfähigkeit eines Pacific-Kabels sind die Aufzeichnungen einer grofsen Bank in Sidney über die Zeit beachtenswerth, welche die Telegramme zum Durchlaufen des Weges zwischen Australien und England brauchen. Die Zeiten haben durchschnittlich im Jahre 1892 2, im Jahre 1895 5 Stunden betragen. Daraus würde zu folgern sein, dafs die Kabel der Eastern Gesellschaften während der Geschäftsstunden überlastet sind und nicht, wie die Gesellschaften behaupten, noch einen erheblichen Verkehrszuwachs aufnehmen können.

Die Kommission nahm unter sorgfältiger Abwägung der von den verschiedenen Sachverständigen gemachten Schätzungen an, dafs von dem Verkehre des Jahres 1895 etwa 750 000 zahlende Wörter, d. i. zwischen ein Drittel und ein Halb des damaligen Gesammtverkehrs auf das Pacific-Kabel übergehen würden, und dafs der jährliche Verkehrszuwachs zu mindestens 10 v. H. anzunehmen sei; die durchschnittliche Zunahme der vorangehenden 10 Jahre war erheblich gröfser. Vorausgesetzt, dafs das Kabel im Jahre 1900 in Betrieb komme, würde bei dem jetzigen Tarife von 4 sh. 9 d., bei welchem die Rate des Pacific-Kabels 3 sh. 3 d. wäre, eine jährliche Einnahme von 178 437 Pfd. Sterl., d. h. ein Gewinn von rund 30 000 Pfd. Sterl. aus dem 60-Buchstabenkabel gezogen werden. Bei Herabsetzung der Kabelrate auf 2 sh. würde das Kabel in den ersten drei Jahren (bis 1903) mit Verlust arbeiten und dann anfangen, Gewinn abzuwerfen.

Dafs das Kabel, wenn auch nicht von vornherein, so doch so bald als möglich verdoppelt werden müsse, damit dem neuen Wege bei Unterbrechungen nicht der Verkehr verloren gehe, wurde als unbedingt nöthig anerkannt.

Alles in Allem befürwortete die Kommission dringend die Ausführung des Unternehmens, und zwar durch die Regierungen des Mutterlandes und der betheiligten Kolonien.

Hier mögen noch einige allgemeine Bemerkungen von Lamb Platz finden. Er hält es für sehr wichtig, dafs Grofsbritannien seine Stellung als Mittelpunkt der grofsen internationalen Kabelverbindungen aufrecht erhält, denn jetzt bekommt der englische Kaufmann fast alle Nachrichten von auswärts früher und billiger als beispielsweise der Amerikaner. Ferner werden Unterseekabel z. Z. fast ausschliefslich in England gefertigt. Wird aber erst mit der Legung von Pacific-Kabeln begonnen, so werden sich die Amerikaner bald veranlafst sehen, die Herstellung von Seekabeln im Grofsen zu betreiben, und es würde sich mit der Zeit an der Westküste von Amerika ein zweiter grofser Telegraphenmittelpunkt entwickeln. Die Angelegenheit betreffe also weniger das Mutterland und seine Kolonien, als vielmehr das Mutterland und die Vereinigten Staaten von Amerika, denn z. Z. betrage der Handel zwischen Kanada und Australien nur $^1/_{20}$ des Handels der Vereinigten Staaten mit diesem Erdtheile. Jetzt zahlt der englische Kaufmann 4 sh. 9 d., der amerikanische 5 sh. 9 d., in San Francisco sogar 6 sh. für ein Telegrammwort nach Australien. Dieses Verhältnifs würde sich durch Legung des Pacific-Kabels völlig umkehren. Der Engländer hätte 3 sh., der Amerikaner nur 2 sh. oder höchstens 2 sh. 3 d. zu zahlen; der Gesammtgewinn der Amerikaner gegenüber den Engländern würde also 1 sh. 9 d. betragen. Das den Amerikanern erwachsende Uebergewicht im Handelsverkehre mit Australien und weiter mit China und

Japan wäre demnach ganz erheblich. Allerdings betont Lamb zum Schlusse seiner Ausführungen, dafs, wenn überhaupt ein Pacific-Kabel gelegt werde, Grofsbritannien mit allen Mitteln danach streben müsse, das Kabel unter seine Aufsicht zu bekommen.

Interessant sind im Zusammenhange hiermit die Mittheilungen eines Beamten des Kolonialamts über die Vorgeschichte des Kabels zwischen Queensland und Neu-Kaledonien. Die Legung dieses Kabels geschah auf Grund eines Abkommens der Kolonien Queensland und Neusüdwales mit einer französischen Gesellschaft, in dem sich die Kolonien u. A. zu einer jährlichen Beihülfe verpflichteten. Die englische Regierung machte zu dem Abkommen, von dem sie erst nach seinem Inkrafttreten Kenntnifs erhielt, folgende Bemerkungen: »Es sei sehr bedauerlich, dafs durch dieses Abkommen gewisse, den Zusammenhang der Kolonien betreffende Grundsätze sowie die Interessen des britischen Weltreichs verletzt worden seien, denn das Kabel vermindere die Aussichten auf das Zustandekommen eines Pacific-Kabels, das durchweg auf britischem Gebiete gelegt werden solle.«

Obwohl seit den Arbeiten der Kommission vier Jahre verflossen sind, ist bis heute das Zustandekommen des Planes, ein britisches Pacific-Kabel zu legen, noch keineswegs gesichert. Man geht wohl nicht in der Annahme fehl, dafs diese Verzögerung dem mächtigen Einflusse der Kabelgesellschaften zuzuschreiben ist, die ihre hohen Einnahmen bedroht sehen und daher im Jahre 1899 durch ihre Vertreter dem Kolonialminister und dem Schatzkanzler die angeblichen Nachtheile des Pacific-Kabels auseinandersetzen liefsen. Chamberlain wies aber darauf hin, dafs die Gesellschaften aus ihren hohen Ueberschüssen nicht blos 7 v. H. Dividende zahlen, sondern auch ein aufsergewöhnlich grofses Reservekapital zurückgelegt und daneben noch erhebliche Summen zur Schaffung neuer und zur Verbesserung vorhandener Kabelwege aufgewendet, trotzdem aber die Gebühren nicht ermäfsigt haben. Den Vorschlag, an Stelle des Pacific-Kabels ein Kabel von Kapstadt nach Australien durch die Gesellschaften legen zu lassen, erklärten die Regierungsvertreter für unannehmbar.

In einer Besprechung dieser Angelegenheit hob die Electrical Review hervor, dafs die Entfernung auf dem Wege über das Kap viel gröfser ist, als auf dem Wege über Vancouver, ferner dafs die englischen Kabel auf der Höhe von Brest nur in 100 Faden Tiefe liegen, also in Kriegszeiten schnell durchschnitten werden können, während bei dem Pacific-Kabel diese Gefahr gering sei. Innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten hätten die Landlinien von Roebuck-Bay und Port Darwin 15 Mal Unterbrechungen erlitten, und der Generalpostmeister von Neu-Südwales habe selbst die nach der Roebuck-Bay führende Landlinie als die mangelhafteste der australischen Linien bezeichnet.

In neuerer Zeit soll eine Einigung der betheiligten Regierungen dahin erfolgt sein, dafs Grofsbritannien, Kanada und die Gesammtheit der australischen Kolonien je ein Drittel der Herstellungskosten für ein Pacific-Kabel tragen. Mit der nochmaligen Prüfung des Planes hat die englische Regierung, wie aus einem im Januar d. J. dem Parlamente vorgelegten Aktenstücke*) hervorgeht, im November 1899 eine neue Kommission beauftragt. Ueber das Ergebnifs ihrer Arbeiten, die dem Vernehmen nach noch nicht beendigt sind, werden wir s. Z. weitere Mittheilungen bringen; bis jetzt liegen darüber noch keine Veröffentlichungen vor.

In der Zwischenzeit sind die Kabelgesellschaften nicht müfsig gewesen.

*) *Further correspondence relating to the proposed Construction of a cable across the Pacific Ocean.*

Der Vertrag, durch welchen die australischen Kolonien sich zur Zahlung einer jährlichen Beihülfe von 32400 Pfd. Sterl. verpflichtet hatten, ist abgelaufen. Die Eastern Extension Telegraph Co. hat nunmehr den Kolonien vorgeschlagen, unter Verzicht auf die bisherige Beihülfe und ohne Inanspruchnahme einer neuen Beihülfe, ein Kabel zwischen dem Kap und Australien zu legen; ferner die Gebühr für Telegramme zwischen Australien und Europa von 4 sh. 9 d. auf 4 sh. herabzusetzen und eine weitere Ermäfsigung eintreten zu lassen, sobald die Einnahmen eine gewisse Höhe erreichen. Dagegen beansprucht die Gesellschaft für den Fall der Legung eines Pacific-Kabels, dafs ihr Landlinien in Australien pachtweise überlassen oder ihr der Bau eigener Linien gestattet wird, und dafs sie in Westaustralien, Adelaide, Melbourne und Sydney eigene Telegraphenanstalten für die Annahme und Bestellung von Telegrammen einrichten darf. Die letztere Forderung ist von grofser Tragweite, denn ihre Erfüllung würde den Einflufs der Gesellschaft in Australien bedeutend vermehren und ihr die Möglichkeit geben, z. B. durch Abschliefsung von Verträgen mit grofsen Handelshäusern und durch Gewährung von Preisnachlässen an diese den Verkehr auch in Zukunft an sich zu ziehen und dadurch den Betrieb eines Pacific-Kabels unlohnend zu machen. Süd- und Westaustralien sowie Tasmanien haben trotzdem die Vorschläge der Gesellschaft schon angenommen; die Gebührenermäfsigung ist für diese drei Kolonien bereits in Kraft getreten. Die übrigen Kolonien dagegen bekämpfen den Plan. Auch in der kanadischen gesetzgebenden Versammlung sind die Vorschläge der Eastern-Gruppe abfällig besprochen und der grofsbritannischen Regierung Vorwürfe gemacht worden, weil sie noch immer nicht für die Verwirklichung des Planes, ein Pacific-Kabel zu legen, energisch eingetreten sei. Es kann nicht geleugnet werden, dafs diesem Unternehmen durch die letzten Schritte der Kabelgesellschaften neben den bisherigen Schwierigkeiten neue Hindernisse erheblicher Art erwachsen sind; seine Verwirklichung steht daher kaum in naher Zeit zu erwarten.

Seitdem die vorstehenden Zeilen geschrieben worden sind, hat die englische Regierung Angebote auf Lieferung des Pacific-Kabels eingefordert. Die dem Ausschreiben zu Grunde gelegte Spezifikation theilt die ganze Strecke in drei Unterabtheilungen und setzt Folgendes fest:

Bezeichnung der Strecke	Für die Seemeile sollen betragen					
	das Kupfergewicht lbs	das Guttaperchagewicht lbs	der Leitungswiderstand höchstens Ohm	der Isolationswiderstand mindestens Ohm	der Isolationswiderstand höchstens Ohm	die Kapazität höchstens Mikrof.
I. Vancouver–Fanning-Insel . .	600	340	2,03	500	1500	0,410
II. Fanning-Insel–Fiji-Inseln . .	220	180	5,54	500	1500	0,385
IIIa. Fiji-Inseln–Norfolk-Inseln . / b. Norfolk-Inseln–Queensland / Neuseeland	130	130	.	500	1500	0,355.

94. Der Yangtse-kiang und seine Bedeutung für Handel und Verkehr.

Von Herrn Dr. A. Serbin in Friedenau.

Das Yangtse-kiang-Becken zieht gegenwärtig die Aufmerksamkeit aller unternehmungslustigen kaufmännischen Kreise auf sich, denn gerade dort haben ihre Unternehmungen im chinesischen Reiche vielversprechende Aussicht auf befriedigenden Erfolg. Der Yangtse-kiang stellt die Hauptader des chinesischen Flufssystems dar. Er ist nicht nur seiner Länge — mehr als 5000 km — und besonders seiner wirthschaftlichen Bedeutung wegen der hervorragendste Flufs in China, sondern auch einer der schönsten der ganzen Welt. Das von ihm bewässerte Gebiet umfafst, ohne den kaum erforschten Theil zu rechnen, der davon in Tibet liegt, nahezu die Hälfte des eigentlichen Chinas, nämlich 1 877 560 qkm, mit einer Bevölkerung von mindestens 200 Millionen. Kein zweiter Flufs dient so wie er den vitalsten Interessen einer gleich grofsen Anzahl menschlicher Wesen. Die von ihm und seinen Nebenflüssen bewässerten Provinzen zählen zu den reichsten des Landes; es sind dies Sze-tschwan, Kwei-tschou, Schensi, Hu-pei, Hu-nan, Ngan-hwei, Kiangsu, Kiang-si und Tsche-kiang. Jede dieser Provinzen ist ein Königreich für sich, dessen Besitz die industrielle und kolonisatorische Thätigkeit eines grofsen Landes vollauf in Anspruch nehmen würde. Der Yangtse-kiang ist auch die beste Wasserstrafse in ganz China. Nicht nur ist seine Wassermenge derjenigen der anderen Flüsse überlegen, sondern er hat auch den Vorzug, weniger Sinkstoffe zu führen. In Folge dessen sind seine Ablagerungen weniger bedeutend und bilden nicht, wie beispielsweise beim Hoangho, eine ständige Gefahr. Marco Polo, der Pionier und Lehrmeister jener kleinen Schaar von Reisenden im Mittelalter, welche den Grundstein zur Kenntnifs von China gelegt haben, war der erste Europäer, der ausführliche Nachrichten über den Kiang-Say, wie er den Yangtse-kiang nannte, dem Abendland übermittelte, und mit Recht konnte er ihn zu jener Zeit den gröfsten Strom der Erde nennen, da die neue Welt mit ihren Riesenströmen noch unentdeckt war. »Und ich versichere Euch«, erzählt der berühmte Venetianer, dessen Begeisterung über die Wunder des Orients freilich hin und wieder in kleine Uebertreibungen verfällt, »ich versichere Euch, dieser grofse Strom durchfliefst so viele Länder und Städte, dafs er auf seinem Rücken eine gröfsere Anzahl von Fahrzeugen und mehr Reichthümer trägt als alle Flüsse und Meere der Christenheit zusammengenommen. Er scheint in der That mehr ein See als ein Flufs zu sein. Zu Ching-Tu-fu, der Hauptstadt der Provinz Szechuen, habe ich einmal 15 000 Schiffe zu einer und derselben Zeit im Flusse vor Anker liegen sehen, und wenn diese keineswegs grofse Stadt so viele Schiffe zählt, so könnt Ihr Euch denken, wie grofs die Zahl derjenigen, welche den Kiang überhaupt befahren, sein mufs, wenn Ihr in Betracht zieht, dafs seine Gewässer mehr als 16 Provinzen bespülen und an seinen Ufern mehr als 200 grofse Städte liegen, von den kleineren Städten und Dörfern gar nicht zu reden, die alle Schiffe besitzen.« Der Mönch Odorich von Pordemone aus Friaul, der gleichfalls zur Zeit der Mongolen-Dynastie (1206 bis 1367) in China reiste und wegen seiner Missionserfolge unter den Heiden vom Papste selig gesprochen wurde, berichtet, dafs der Flufs an seinem Unterlaufe von den Mongolen Talei oder Ozean genannt werde, und dies erinnert an das chinesische Sprüchwort: Hai wu ping, kiang wu ti, d. h. »unermefslich ist der Ozean, unermefslich der Kiang«. Bis in die neueste Zeit haben Ursprung, Lauf und Namen des Yangtse Anlafs zu den wunderlichsten Vermuthungen

gegeben. So hielt Marigrotti, der erste römisch-katholische Missionar, von dem wir wissen, dafs es ihm gelang, auf dem Landwege nach China zu kommen, allen Ernstes die Wolga, den Oxus, den Hoangho und den Yangtse-kiang für einen und denselben Flufs. »Wahrlich«, ruft dieser wunderliche Geograph aus, »es ist der längste Flufs süfsen Wassers in der Welt, und ich habe ihn selbst überschritten.« In China selbst hatten, wie wir Slevogt entnehmen, die Verfasser des Buches »Yu-kung«, dessen Entstehungszeit zwar nicht mit Sicherheit festzustellen ist, aber kaum später als 500 v. Chr. angesetzt werden kann, den Lauf des Kiang, d. h. des Stromes, der nach chinesischen Begriffen in den Gebirgen nördlich von Sze-tschwan entspringt, bei Su-Chen einen den alten Geographen unbekannten Nebenflufs (den Yangtse europäischer Karten) in sich aufnimmt und von dort an bis zur Mündung mit dem Yangtse unserer Geographen identisch ist, in grofsen Umrissen richtig angedeutet, aber erst die Aufnahme der Jesuiten und Lamas, die in den Jahren 1708 bis 1718 unter der einsichtsvollen Regierung des Kanghi ausgeführt wurde und für viele Theile des weiten Reichs noch heute die Summe unseres geographischen Wissens bildet, hat uns eingehender mit der Gestaltung des wichtigsten Binnenschiffahrtssystems von China bekannt gemacht. Die nächsten 140 Jahre bezeichnen dagegen einen vollständigen Stillstand in der Entwickelung unserer Kenntnifs vom Yangtse. Das Zerwürfnifs der Jesuiten mit dem Pekinger Hofe, die Opiumkriege Englands, die Rebellionen der Mohamedaner und Taipings, welche das gewaltige Reich bis in das innerste Mark erschütterten, waren der geographischen Forschung in China wenig günstig. Als dann der Vertrag von Tientsin die Schiffahrt auf dem Yangtse durch Erschliefsung der Häfen Chu-kiang, Ku-kiang und Hankau freigab, war der englische Kapitän Blakiston der Erste, welcher den grofsen Strom bis Ping-Shen-fu bereiste. Seitdem haben die Expeditionen von Pompelly, Garnier, von Richthofen, Cooper, Sladen, Colonel Browne Margary, Grosvenor und Kapitän Gill das Bild des Yangtse auf den Karten, wie es Blakiston und Dorson uns überliefert, zwar wenig zu verändern vermocht, dagegen werthvolle nähere Aufschlüsse über den Lauf des Flusses und den Charakter des Landes zwischen Ping-Shen-fu und Balang in Tibet gegeben. So lange der Yangtse in seinem nach Südosten, dann scharf nach Süden gewendeten Laufe das Gebiet der tibetanischen Sifan durchströmt, also etwa bis zum 28. Breitengrade, trägt er die Bezeichnung Bri-chu, die er bei seinem Eintritt in das eigentliche China, d. h. an der Grenze der Provinz Yünnan, mit dem Namen Kin-Sha-kiang oder Goldsandflufs vertauscht. Von allen dem Yangtse zu Theil gewordenen Benennungen ist diese die in China verbreitetste.

Der Yangtse-kiang ist an seiner Mündung 60 km breit, aber trotz dieser kolossalen Breite ist die Fahrt gerade hier nichts weniger als unbedenklich. Zahllose Untiefen und Sandbänke machen den Flufs unsicher; auch erweist es sich als unmöglich, solche Stellen durch Bojen zu markiren, da diese fast ununterbrochen ihre Lage ändern. Es ist deshalb geboten, während der Fahrt unablässig das Senkblei an beiden Seiten des Schiffes hinabzulassen, um sich von dem Stande der Wassertiefe zu überzeugen. Unweit der Mündung des Yangtse liegt Shanghai (das obere Meer), schon seit dem 11. Jahrhundert unserer Zeitrechnung ein bedeutender Handelsplatz mit einem chinesischen Zollamt und in neuester Zeit nach Hongkong der gröfste Handelsplatz Ostasiens, über den fast der ganze Verkehr mit den am Yangtse gelegenen Provinzen, Nordchina und der Mandschurei geht. Shanghai war einer der Plätze, die nach dem ersten englisch-chinesischen Kriege durch den Vertrag

von Nanking dem englischen und damit dem Handel der Welt geöffnet wurden. 250 km von Shanghai stromaufwärts, da, wo Flufs und der grofse Kanal sich kreuzen, liegt die Stadt Tschu-kiang, »Bewache den Flufs«, mit 170 000 Einwohnern. Dieser grofsen Stadt kommen die Wasserstrafsen und Kanäle des Shanghai-Gebiets und -Deltas zu Gute. Es ist der erste der dem fremden Handel (seit 1858) am Yangtse selbst geöffneten Plätze. Die Stadt wurde im sogenannten Opiumkrieg 1842 nach heftigem Kampfe von den Engländern erstürmt und war von 1853 bis 1857 in den Händen der Taipings, die auch hier noch heute sichtbare Spuren ihrer Zerstörungen zurückgelassen haben. Tschu-kiang war früher der Markt, auf welchem die Schantung- und Hünan-Kaufleute ihre Einkäufe machten; jetzt geschieht dies in Shanghai, und die Händler in den Provinzen haben nur ihre Agenten in Tschu-kiang, die für die Weiterbeförderung der Waaren Sorge tragen. 15 km von Tschu-kiang nach Norden am grofsen Kanale liegt die Stadt Yeng-tschen-fu. Sie zählt 300 000 Einwohner und spielt am Kanale dieselbe Rolle wie Tschu-kiang am Yangtse. Dem fremden Handel ist sie aber nicht geöffnet. Einst war sie die Hauptstadt des Königreichs von Yang, und Marco Polo, der von 1276 bis 1278 hier Gouverneur war, schätzte ihre Einwohnerzahl auf $1^1/_2$ Millionen. Oberhalb von Tschu-kiang liegt ebenfalls am rechten Ufer des Flusses Nanking, die »südliche Hauptstadt«, die bereits im Jahre 212 die Residenz eines Kaisers war. Im Jahre 1368 wurde es beim Sturze der Mongolen-Dynastie, die in Peking residirt hatte, die Hauptstadt der neuen chinesischen Ming-Dynastie, deren dritter Kaiser Yungtu aber bereits im Jahre 1411 den Sitz der Regierung wieder nach dem Norden verlegte, um den von den Mongolen und Mandschuren bedrohten Grenzen des Reichs näher zu sein. Während des Taiping-Aufstandes wurde Nanking 1853 genommen und blieb die Hauptstadt Hong Sintsuens, des Führers und späteren Kaisers Tien-Wang der Aufständischen. Nach dessen im Mai oder Juni 1864 erfolgten Tode wurde die Stadt, die seit Ende 1863 von den Kaiserlichen eingeschlossen gewesen war und in der fürchterliche Noth geherrscht zu haben scheint, am 19. Juli 1864, nachdem durch eine Mine Bresche in die Mauer gelegt worden war, erstürmt. Nanking ist durch Artikel 6 des französischen Vertrags von 1858 für den Handel geöffnet, aber ein fremdes Zollamt ist bis jetzt dort noch nicht eingerichtet worden. Die auf dem Yangtse regelmäfsig fahrenden Dampfer pflegen dort wegen des Passagierverkehrs anzulegen. Die Flufsufer sind hier überall aufserordentlich niedrig, die sich zur Rechten und Linken ausbreitende, gut angebaute Ebene läfst auf grofse Fruchtbarkeit schliefsen. Wuhu an dem südlichen Ufer des grofsen Stromes liegt an der Mündung verschiedener Kanäle und ist schon 363 km von Shanghai entfernt. Bei Wuhu sind Ebbe und Fluth noch wahrnehmbar, und nach einigen Schriftstellern befindet sich hier der Anfang des grofsen Flufsdeltas. Doch auch weiter stromaufwärts bleiben die Ufer noch niedrig. Jedes Jahr zur Regenzeit wird das Land zu beiden Seiten weithin überschwemmt. Aus der Ebene erheben sich von Zeit zu Zeit nicht sonderlich hohe Hügel von Pyramidenform; oft bilden auch mehrere solche zusammenstehende Pyramiden merkwürdige Gruppen in der weiten Ebene. Man möchte zur Erklärung dieser Erscheinung sagen, der Flufs habe mit seinen Schlammassen das ganze Thal ausgefüllt und aus diesem Schlickmeere ragen jetzt jene Hügel noch als die Spitzen der früheren Bodenformation hervor.

In einer Entfernung von 540 km vom Meere führt auf dem rechten Ufer der Abflufs des grofsen Po-Yang-Sees das Wasser des Kiangtse-Thales zum Yangtse. Wir befinden uns hier in einer der malerischsten Gegenden

Chinas. Graziöse Hügel senken sich wiegenförmig bis ans Ufer. Eine hohe Pagode, deren Inneres einen Buddha als Schützer des Wassers beherbergt, birgt ihre Spitze im Schatten hochaufragender heiliger Bäume. Am Fufse eines Hügels liegt die Stadt Hou-kou, an deren Quaimauern sich zahllose Dschunken drängen. In der Ferne verschwimmt der Himmel mit den blauen Fluthen des Sees und beruhigt das vom Anblicke des grofsen Flusses aufgeregte Auge. Einer Hüterin gleich ragt an dieser wichtigen Stromstelle mitten aus dem Wasser eine Felsenpyramide, welche die Chinesen die Waise genannt haben. Der sehr unregelmäfsig gestaltete Po-Yang-See ist 150 km lang und 8 bis 35 km breit. Er ist ein kleines, mit Inseln besätes Binnenmeer. Eine Unzahl von Kähnen und Dschunken bevölkert seine Oberfläche. Die Fischerei wird von den Anwohnern eifrig gepflegt. Das Westgestade des Sees ist durch ein 1200 m hohes Gebirge scharf abgegrenzt, während das entgegengesetzte Ufer sich nach Süden zu immer mehr senkt, bis es schliefslich in einen ungeheueren mit Schilf bewachsenen Sumpf übergeht. Zur Regenzeit, wenn das Wasser im Yangtse steigt, tritt der Po-Yang aus seinen Ufern und nimmt gewaltige Dimensionen an. Bis Hankau am Yangtse besteht keine Schwierigkeit für die Schiffahrt, und selbst grofse Dampfer können den Flufs bis dorthin befahren, aber von Hankau bis I-tschang sind die stets wechselnden Tiefwasserrinnen im Strombett eine Quelle von Gefahren. Von November bis März müssen die Dampfschiffe auf dieser Strecke oft ihre Boote voraussenden, um jene Rinnen ausfindig zu machen und zu bezeichnen, und Nachts müssen die Dampfer häufig ankern. Dies macht in Hankau das Umschiffen von Waaren von den grofsen Dampfern auf kleinere nothwendig. Hankau ist wegen seiner verhältnifsmäfsig nahen Lage zu der Stelle, an welcher die Wasser des Tang-Ting-Sees sich in den Strom ergiefsen, der grofse Zwischenplatz für den fremden Ein- und Ausfuhrhandel nach und von Hunan und Kwei-tschou geworden, und Kaufleute aus Yochau-fu, Chancha-fu, Hangchau-fu, Yuangchau-fu, Kweyang-fu und vielen anderen reichen Städten haben ihre Agenten in Hankau. Es ist eine Thatsache, welche die wunderbaren Wasserverbindungen im Inneren Chinas illustrirt, dafs es möglich ist, sich in Shanghai einzuschiffen und auf dem Yangtse nach Hankau, dann durch Hu-nan nach dem oberen Laufe des Siang-Flusses, von wo aus ein Kanal die Verbindung mit dem oberen Laufe des Kwei-kiang herstellt, über Kweihiau, die Hauptstadt der Provinz Kwang-si, nach Wuchau, Canton und Hongkong zu gelangen, eine Rundreise von über 2200 km ganz zu Wasser. Hankau ist ohne Frage der wichtigste Handelsplatz am Yangtse-kiang. Es geht das schon daraus hervor, dafs für die wenigen Europäer in Hankau vier Konsulate geschaffen werden mufsten, wovon drei sogar Berufs-Konsulate sind: das englische, das französiche und das russische, während Deutschland bisher nur durch einen kaufmännischen Konsul vertreten wird. Ihre Bedeutung für Europa verdankt die Stadt dem Umstande, dafs sie den Hauptmarkt für den weltberühmten chinesischen Thee bildet. Hankau ist schon jetzt der bedeutendste offene Hafen im Inneren Chinas und geht als zukünftiger Knotenpunkt der Eisenbahn Canton-Peking und als Kopfstation der geplanten Yangtse-kiang-Eisenbahn noch einem weiteren grofsen Aufschwung entgegen. Die Dampfer von hohem Tonnengehalte fahren, wie schon erwähnt, nicht über Hankau hinaus. Reisende pflegen sich zur Stromfahrt von I-tschang ab einer Dschunke zu bedienen. Die Gegend ist gebirgig. Der Strom zieht sich zwischen steilen Felsufern hin, und vielfach ragen hohe Klippen aus dem Wasser, was dem Gebiete den bezeichnenden (englischen) Namen *gorge* eintrug. Wegen ihrer Romantik ist jene Gegend ein beliebtes Ausflugziel für Vergnügungsreisende,

am besten der Sächsischen Schweiz vergleichbar, wenn man sich den Strom breiter, reifsender und trotzdem weit belebter als die Elbe, die Felsen aber doppelt so hoch als die der Bastei u. s. w. vorstellt. Das Schiff wird von der Mannschaft an langen Bambusseilen vom Ufer aus gezogen, und ein Mann hat fortwährend zu thun, die Seile von den Felsklippen los zu machen. Reifst unglücklicher Weise ein Seil an den scharfen Felskanten, so geräth das Fahrzeug wegen der reifsenden Strömung in grofse Gefahr. Eine sehr anmuthige Abwechselung zu den Felslandschaften bilden nach einer Beschreibung des bekannten Prof. Friedrich Hirth, der vor einigen Jahren den Yangtse bis zur Stadt Tschung-king bereist hat, dazwischen auftauchende liebliche Gegenden mit hübschen Dörfern und kleinen Tempelchen.

Die Stadt Tschung-king liegt sehr malerisch auf einer Felsplatte, 100 Fufs und höher über dem Wasser. Zwischen Tschung-king und Sai-fu bildet der Yangtse eine Strecke offenen Wassers ohne Hindernisse; an seinen Ufern liegen hier verschiedene grofse Städte und Plätze, von denen Suckau die hauptsächlichste ist.

Das Wasser des Yangtse und einiger von seinen Nebenflüssen steigt jährlich in einer Weise, die nach den Erfahrungen, die wir an unseren Flüssen machen, geradezu wunderbar erscheinen mufs. Bei Sud-fu steigt es durchschnittlich 30 bis 40 Fufs, bei Tschung-king 60 bis 70, bei I-tschang 40 und bei Hankau 30 Fufs. Bei besonders hohem Wasserstande ist das Wasser bei Tschung-king schon 90, bei I-tschang 53 und bei Hankau bis 40 Fufs gestiegen, während es in den Engen zwischen I-tschang und Tschung-king in solchen Fällen weit über 100 Fufs steigen kann. Durchschnittlich steht das Wasser im Winter sehr tief, im Sommer sehr hoch, so dafs die Breite des Yangtse zwischen 50 und 1000 m wechselt. Die während des Winters trocken liegenden Ufergelände werden in dieser Zeit bebaut. Man spielt dort Theater u. s. w., bis das Hochwasser eintritt, und so wurde Prof. Hirth Zeuge, wie eines Tages das Theaterpublikum sich nur mit Mühe noch vor dem Wasser retten konnte, die Schauspieler und ihre Geräthe aber schon mit Booten ans Land gebracht werden mufsten.

Diese flüchtige Skizze des blauen Flusses giebt einen Begriff von der Bedeutung des Yangtse-kiang, die immer gröfser werden wird. Er ist nicht nur ein ausgezeichneter Weg, um die Waaren billig in die mittleren Gebiete Chinas zu befördern, sondern durchfliefst auch Gegenden, die wegen ihrer Fruchtbarkeit zu den bevorzugtesten der Erde gehören. Die Chinesen nennen ihn geradezu den wohlthätigen Flufs. Er ist mit Flottillen von Fahrzeugen, zumeist Dschunken und Booten, bedeckt; aber auch der Dampferverkehr ist nicht unbeträchtlich. Die Schiffer, welche auf seinen Fluthen leben, beziffern sich auf Hunderttausende. Nicht selten hat man ihn mit einem bewegten Meere verglichen und sehr mit Recht, denn die Flufsufer sind auf eine längere Strecke nichts anderes als eine Fortsetzung der Meeresküste. Fafst man die Schiffbarkeit ins Auge, so ist bereits erwähnt, dafs er für Dampfschiffe bis zu dem 1750 km vom Meere entfernten I-tschang, also auf ein Drittel seiner Länge, zugänglich ist. Sieben grofse Schiffahrtsgesellschaften bewältigen den Verkehr zwischen diesem Orte und Shanghai. Die auf dem Flusse verkehrenden chinesischen Dschunken, Handelsdschunken wie solche für Passagiere, haben einen mittleren Raumgehalt von 25 bis 30 t, im Höchstfalle von 48 t. Ihr Tiefgang beträgt $1\frac{1}{2}$ m; die kleinen Dschunken von 6 t haben einen solchen von 60 cm. Zu den grofsen Dschunken gehört eine Besatzung von ca. 10 Mann und eine Anzahl Kulis, um das Fahrzeug gegen den Strom an einem Seile zu ziehen. Aufserdem stehen an allen Stromschnellen Hülfsmannschaften zur Verfügung. Ueberall am Flusse befinden

sich Rettungsstationen mit besonderen, »hong-tschuen« genannten Booten, die gute Dienste leisten. Oberhalb I-tschangs ist der Yangtse-kiang noch auf einer Strecke von 1100 km schiffbar, und zwar für keineswegs unbedeutende Fahrzeuge. Bis Tschung-king, 600 km weit, ist die Schiffahrt noch sehr lebhaft und verhältnifsmäfsig ungefährlich; von da ab gehen die grofsen Dschunken noch bis Sui-fu, die kleinen bis Ping-schan. Neuerdings hat sich eine englische Gesellschaft gebildet, um einen Dampferdienst zwischen I-tschang und Tschung-king einzurichten; auch in deutschen Kreisen besteht die Absicht, auf dem oberen Yangtse-kiang Dampfer fahren zu lassen, die mit einer Geschwindigkeit von $16^1/_2$ Knoten in der Stunde verkehren sollen.

95. Zur Geschichte des Postwesens am Niederrhein*).

Von Herrn Postdirektor Bruns in Düsseldorf.

I. Herstellung von Postverbindungen zwischen Cöln und Cleve durch den Grofsen Kurfürsten und Friedrich den Grofsen.

Dem Grofsen Kurfürsten, dem Begründer der preufsischen Staatspost, war es noch im letzten Jahre seiner Regierung gelungen, zwischen Cöln und Cleve eine Personen- und Packetfuhrgelegenheit ins Leben zu rufen. Vor dem Hagischen Thore zu Cleve besafs Johann Schöpplenberg ein Grundstück, auf dem er eine Posthalterei eingerichtet hatte. Die Familie Schöpplenberg soll schon seit dem Anfange des 17. Jahrhunderts Privatposten unterhalten haben. Die Leitung des Postkurses zwischen Cöln und Cleve wurde Schöpplenberg unter kurbrandenburgischem Schutze übertragen. Unter dem Nachfolger des Grofsen Kurfürsten gelang es, den Kurs bis nach Nimwegen auszudehnen; Schöpplenberg erhielt die Leitung des ganzen Kurses. Diese Verbindung nach Holland war für die Belebung der Posteinrichtungen am Rheine von gröfster Bedeutung. Der Verkehr nahm derart zu, dafs schon bald an eine Erweiterung der Postverbindung gedacht werden mufste. Am 22. Mai 1693 wurde zwischen Kurbrandenburg und Schöpplenberg ein Vertrag abgeschlossen unter folgenden Bedingungen:

1. Die nach Cöln gehende Post soll auf Kosten des Kurfürsten, aber auf den Namen des Schöpplenberg eingerichtet werden;
2. der Wagen soll statt ein Mal in Zukunft drei Mal wöchentlich verkehren;
3. die Passagiere sind in 2 Tagen von Cöln bis Amsterdam zu befördern.

Die neue Verbindung sollte von Nimwegen über Cleve–Xanten–Hochstrafs–Dormagen nach Cöln gehen. Schöpplenberg erhielt Vollmacht, Postmeister und des Lesens und Schreibens kundige Postillone anzustellen, Ausbesserungen der Wege zu veranlassen sowie die Unkosten und Spesen aus den laufenden Einnahmen zu decken.

Der Rath der Stadt Cöln ertheilte Schöpplenberg am 31. August 1693 die Konzession zur Anlage der Postverbindung, da er nicht zweifelte,

> »dafs dieses dem *Publico* Zum Besten Abzielendes Vorhaben Unsern Mitbürgern in Vermehrung der Nahrung sonderlichen Nutzen Und Vortheil so Wohl Als auch

*) Benutzte Quellen: Akten des Reichs-Postamts, Stephan »Geschichte der Preufsischen Post«, Schöpplenberg »Die Familie Schöpplenberg«.

dem Gemeinen Reifsenden Mann Eine gar gute *Commodität* Bey Tag und Nacht fort Zukommen, Anschaffen und zu mehrer Beförderung des Allgemeinen *Commercy* Gereichig sein werde«.

Schöpplenberg durfte keine Briefe befördern bei 6 Rthlr. Strafe für jeden Brief und mufste den Wagen an dem Thore zur Visitation stellen.

Der Postkurs berührte ferner die Gebiete des Pfalzgrafen bei Rhein und des Erzbischofs von Cöln. Beide machten Schwierigkeiten. Auf die Beschwerden des Publikums liefs sich der Pfalzgraf Kurfürst Johann Wilhelm bald bewegen, seinen Einspruch zurückzuziehen. Die Konzessions-Urkunde hat folgenden Wortlaut:

»Von Gottes Gnaden, Wir Johann Wilhelm Pfalzgrafen bei Rhein, des Heiligen Römischen Reichs Ertz-Schatz-Meistern und Churfürst in Bayern, zu Gülich, Cleve und Berg Hertzog, Graf zu Veldentz, Sponheimb, der Mark Ravensberg und Moers, Herr zu Ravenstein etc. Fügen Unseren Gülich- und Bergischen Statthaltern, Cantzlern, Geheimen Hof- und Cammer-Räthen, sodann Unseren Unterthanen insgemein, auch sonst Mannlichen hiermit zu wissen. Demnach Wir auf Unterthänigst anhalten Johannen Schöpplenbergs demselben die Gnad gethan und Bewilliget Thun auch solches hiemit und Kraft dieses, dafs er zu mehrerer Beförderung der *Commercien*, auch bester *Commotität* und fortkommung des Reisenden Manns durch Unsere Gülichsche Bottmäfsigkeit und Gebieth einen sicheren Fracht-Wagen von Nimwegen nach Cöllen, und von dannen wieder auf gemeltes Nimwegen mit abwechselung der Pferdt ohne einige hindernifs und Aufenthalt auf- und abfahren möge. Als Befehlen Wir Euch allen und jeden obgemelt hiemit gnädigst, vermelten Schöpplenberg oberwehnten Fracht-Wagens Führung halber durch Unser Gülichsches Territorium ihme ertheilte gnädigste *Concession* nicht allein ungehindert ruhig geniefsen zu lassen, sondern auch denselben dabey mit abschaffung aller wiedrigen eintrachten gegen Männlichen Kräftiglich zu schützen und zu manuteniren.

Urkund Unseres Handzeichens und aufgetruckten Geheimen Cammer Cantzley *Secret* Siegels. Geben in Unserer Residentz-Stadt Düsseldorf den 19ten November 1693.

Johann Wilhelm Churfürst.«

Diese freie Durchfahrt war aber nicht nach dem Herzen der Zollpächter, und sie versuchten nach einigen Jahren, die Wagen einer Visitation zu unterwerfen. Schöpplenberg war nicht der Mann, sich seine Rechte verkümmern zu lassen. Er beschwerte sich bei der Kurfürstlichen Regierung, die sofort zu seinen Gunsten einschritt. Es waren besonders die Pächter in Dormagen und Grimlinghausen, die sich Uebergriffe erlaubten, und es erging an sie der »ernstliche Befehl, dafs sie den Clevischen Postwagen zoll- und wagegeldfrey auch unvisiret *pafs-* und *repassiren*, und sich daran bey Vermeidung höchster Ungnad und strafmäfsigen Einsehens im geringsten nicht behindern lassen sollen«.

Kur-Cöln hielt seinen Widerspruch aufrecht. Als der Wagen trotzdem seine Fahrten aufnahm, liefs ihn der Erzbischof bei Rheinberg anhalten. Auf die Vermittelung des Cölnischen General-Leutnants Freiherrn von Berentzau, der auf die bedenkliche Nähe brandenburgischer Truppen hinwies, wurde der Wagen wieder freigegeben und vorläufig die Durchfahrt stillschweigend gestattet.

Inzwischen ernannte der Kurfürst Friedrich III. den Schöpplenberg zum Post-Kommissarius. Das Patent vom 3. Februar 1696 umfafst $2^1/_2$ Druckseiten! Schöpplenberg erhielt 150 Rthlr. festes Gehalt und den zehnten Theil der Post-Einnahme von Cleve, Xanten, Rheinberg, Hochstrafs, Uerdingen,

Neufs und Cöln. Er war von Einquartirung und anderen *oneribus personalibus* befreit.

Die mit Kur-Cöln angeknüpften Unterhandlungen wegen Regelung der Post-Angelegenheit blieben zunächst ohne Erfolg. Hier hatte die Verwaltung von Thurn und Taxis ihre Hand im Spiele. Die brandenburgischen Posten mit ihrer vorzüglichen Leitung und Einrichtung wurden für Taxis ein gefährlicher Nebenbuhler. Es galt daher, ihre weitere Ausdehnung zu hemmen. Taxis wufste, dafs er Rückhalt beim Kaiser hatte. Es wurde beim Kaiser Leopold I. erreicht, dafs er an den Rath der Stadt Cöln und an den Erzbischof ein Edikt, d. d. Wien 12. August 1693, erliefs, wodurch das geplante Post-Unternehmen untersagt wurde, weil es dem Kaiserlichen Postregal widerstreite. Es heifst darin:

> »Alfs haben wir nicht ermangelet, obgedachten Unsers lieben Vetters des Churfürsten zu Cöllen Liebden nachdrücklich zu ermahnen, obberührten Churfürstl. Brandenburg. Gesuch keineswegs zu *deferiren*; befehlen Euch diesem nach gleichfalfs hiemit gnädigst, dafs Ihr Euch sothanen Churfürstl. Brandenburg. *intenti* keineswegs theilhaftig machet, noch dergleichen Euch vorhin verbottenes newerliches Post- und Fuhrwerck in Ewer ahnvertrawter Statt in keine Weifs gestattet.«

Der Magistrat leistete dem Befehle keine Folge. Mit Kur-Cöln kam aber erst nach 3 Jahren eine Einigung zu Stande. Die Konzession wurde am 3. Februar 1699 ertheilt, zunächst auf 6 Jahre. Die neue Post durfte keine Briefe befördern, bei Strafe von 6 Thlrn. für jeden gefundenen Brief — die Beförderung der Briefe war der Reichspost vorbehalten. Auch durften keine zollbaren Waaren mitgeführt werden, widrigenfalls die Bestimmungen des Landesgesetzes angewendet würden. Schöpplenberg hatte an die Kur-Cölnische Kammer eine jährliche Abgabe von 200 Thlrn. zu zahlen. »Schon war die Konzession zur Unterschrift fertig«, so berichtet Schöpplenberg, »da trat noch im letzten Augenblick ein Konkurrent auf, welcher der Kammer 100 Thlr. jährlich mehr bot. Ich machte mich aber mit dem *Secretarius* durch einige goldene *Souverains* so weit bekannt, dafs er das *tempo* schnell in acht nahm und die Unterschrift noch zur rechten Zeit erlangte«.

Nachdem es unter der Regierung Friedrich Wilhelms I. gelungen war, die Postverbindungen in den westlichen Provinzen in erfreulicher Weise zu vermehren, wurden im Jahre 1735 Unterhandlungen angeknüpft, um den holländischen Verkehr und namentlich den Verkehr der Stadt Amsterdam mit ihrem Welthandel auf die preufsischen Routen zu leiten. Die holländischen Spediteure in Amsterdam und Doesburg schickten ehedem die zahlreichen Waaren mittelst Fuhren auf Arnheim und Nimwegen, von dort in derselben Weise weiter nach Cleve und Cöln. »Unzählige Waaren« für das Preufsische, Danzig, Kurland und selbst für Moskau wurden, wie es in einem Berichte heifst, von den holländischen Spediteuren auf Norden, Osnabrück, Hannover und Braunschweig geleitet und gelangten erst in Magdeburg auf den preufsischen Kurs. Der Verkehr von Holland nach Leipzig bewegte sich über Münster und Cassel. Es galt, hierin eine Aenderung herbeizuführen. Zu diesem Zwecke sollten zwei Postwagen eingerichtet werden: der eine von Arnheim auf Cleve und von dort weiter auf den Cölnischen Kurs mit Anschlufs nach Frankfurt (Main); der andere sollte über Emmerich und Wesel gehen und hier den Verkehr nach Braunschweig und Sachsen auf die grofse preufsische Poststrafse lenken. In Holland hatte damals jede bedeutendere Stadt ihr eigenes Postwesen, das lediglich vom Bürgermeister und Rath abhängig war. Die Post war reine Kommunalanstalt, und es war selbstverständlich das Bestreben der

Städte, aus der Einrichtung möglichst grofsen Vortheil zu ziehen. Die Stadt Arnheim ergriff daher mit gröfster Bereitwilligkeit die Gelegenheit, den Verkehr des Handels - Emporiums Amsterdam von Nimwegen abzulenken und an sich zu ziehen. Nach vielen Konferenzen kam 1739 eine Konvention zwischen der Stadt Arnheim und Preufsen zu Stande: der Magistrat genehmigte die Anlegung eines preufsischen Post-Comtoirs in Arnheim und die Anstellung eines preufsischen, jedoch zur Arnheimer Bürgerschaft gehörigen Postfaktors sowie das Ein- und Ausfahren der preufsischen Posten bei Tag und Nacht. Er verpflichtete sich ferner, für den Verkehr der beiden Postwagen die Wege auf holländischem Gebiete gut in Stand zu setzen. Dies war schon deshalb von grofser Bedeutung, weil der Weg zwischen Arnheim und Nimwegen als aufserordentlich schlecht geschildert wird und die Ueberfahrt über Rhein und Waal von den Reisenden sehr gefürchtet wurde. Preufsen dagegen übernahm die Gestellung der beiden Wagen und die Instandsetzung der Wege auf preufsischem Gebiete. Arnheim kam den eingegangenen Verpflichtungen sofort nach. Mit einem Kostenaufwande von 30 000 Thlrn. hatte es fahrbare Strafsen hergestellt. Auch Preufsen verwendete für Verbesserung der Fahrstrafse nach Cleve die Summe von 12 000 Thlrn., die aus der Ober-Steuerkasse in Cleve bezahlt wurden. Der eine Wagen von Arnheim nach Cleve konnte nunmehr seine Fahrten aufnehmen. Stephan in seiner Geschichte der Preufsischen Post bezeichnet den 1. Juli 1739 als den Anfang, dagegen wird er in einem Bericht an den späteren Minister von Gotter in das Jahr 1741 gelegt. Letzteres scheint richtig zu sein, da nicht anzunehmen ist, dafs vom 10. März 1739 — dem Tage des Abschlusses der Konvention — bis zum 1. Juli so umfangreiche Wege-Ausbesserungen möglich gewesen sind. Wie dem auch sei, der Erfolg war ein gewaltiger: der Postkurs Cleve-Cöln gewann einen solchen Aufschwung, dafs er im ersten Jahre gegen die Vorjahre einen Mehr-Ueberschufs von über 3000 Thlrn. aufwies, und, wie in einem Bericht besonders hervorgehoben wird, »NB. meist fremdes Geld für die General-Postkasse gewonnen«. Trotz dieses günstigen finanziellen Erfolgs war die Wege-Instandsetzung von Cleve nach Emmerich und namentlich von hier nach Rees, wo ein gefährlicher Deich dem Rheine entlang ging, von der Clevischen Kammer nicht zu erreichen. Zuerst gab sie vor, man wolle die Rentabilität des anderen Wagens abwarten. Als diese aufser Frage war, sträubte sie sich dennoch und erklärte schliefslich, »es wäre unverantwortlich, so viele Gelder auf Wege-Besserung zu verwenden, da doch nur die Postkasse und die Postmeister davon profitirten, diese möchten also auch das Geld dazu hergeben«. Es handelte sich namentlich um die Herstellung von »Gier-Brücken« anstatt der »Fehren« bei Grieth und Spyck. Jahre lang schwebten die Unterhandlungen zwischen dem General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domänen-Direktorium und dem dirigirenden Minister, bis endlich Letzterem die Geduld ausging und er einen Immediat-Bericht an den König (22. April 1755) erstattete. Schon am 24. April erging eine scharfe Kabinets-Ordre, worin gesagt wurde, dafs »der Clevischen Cammer vermittelst einer nachdrücklichen Ordre ihren Unfug verwiesen, auch selbiger aufgegeben sei, darunter alsofort gehörige *Remedur* zu treffen und sowohl diese, als alle andere Wegebesserungen (im Clevischen) tüchtiger und beständigerer anlegen zu lassen«. Aber die Verhältnisse waren stärker als der Wille des Königs. Schon im Jahre 1764 waren die Wege wieder in einem trostlosen Zustande. Ein Bericht des Post-Kommissarius Schöpplenberg vom 5. Dezember 1764 schildert den Zustand so anschaulich, dafs wenigstens ein Auszug die Leser interessiren wird. »Der Arnheim'sche Weg, insonderheit

diesseits Sevenaer, als auch der von Marienbaum bis Xanten, ist dergestalt beschaffen, dafs ersterer mit dem Wagen im Finsteren nicht passiret werden kann, und die Ueberfahrt dergestalt verzögert worden, dafs der Wagen schon viermahl zu Cöllen vor dem Thore bleiben, und die Passagiers und Güther nicht geringer Gefahr *exponiret* werden müssen. Die hiesige Kriegs- und Domainen-Cammer hat zwaren auf meine wiederholentlichen Vorstellungen, die nachdrücklichste Ordres an die *Receptoren* erlafsen und selbsten Execution eingelegt. Die enorme Menge Arbeiten und Karren aber, so zur Wesel'schen Demolition haben abgegeben werden müssen, sind Ursache, dafs der Landmann, so seinen Ackerbau nicht gehörig bestreiten kann, dergestalt zur *Desperation* gekommen, dafs wenn auch einige Tage gearbeitet, selbige davon gelaufen und sich um keine Execution gestört.« Der Verkehr zwischen Cöln und Cleve über Uerdingen und Rheinberg mufste von drei auf zwei Fahrten wöchentlich beschränkt werden.

In Folge Besetzung der clevischen und westfälischen Lande durch französische Truppen im siebenjährigen Kriege war das preufsische Postwesen in diesen Gebieten sehr in Unordnung gerathen. Nach dem Kriege hatte das General-Postamt mit Wiederherstellung der früheren Ordnung vollauf zu thun. Unter den mangelhaften Verkehrsverhältnissen hatte insbesondere die Stadt Crefeld schwer zu leiden. Schon längere Zeit war unter der Kaufmannschaft eine Bewegung im Gange, die auf Einrichtung eines zweiten Postwagens zwischen Cöln und Cleve über Crefeld mit Verbindungen nach Frankfurt (Main) und Amsterdam abzielte. Friedrich der Grofse hatte sich bei seiner Anwesenheit in Crefeld im Jahre 1751 von den mangelhaften Posteinrichtungen persönlich überzeugt. Andererseits war er über die vortrefflichen Einrichtungen in den Fabriken, namentlich der Gebrüder von der Leyen, so erfreut, dafs er ihnen gestattete, sich eine Gnade zu erbitten. Schon in der Abfahrt begriffen, fiel einem der Herren von der Leyen die Postwagenangelegenheit ein. Er rief dem im Wagen sitzenden König noch zu: »*A propos* der Postwagen«, worauf der König beifällig genickt und seinem Adjutanten diktirt haben soll: »Notire Er, *à propos* der Postwagen«. Thatsächlich hat der König dem Zustandekommen der gewünschten Verbindung stets das lebhafteste Interesse zugewendet, ja, nur seinem persönlichen Eingreifen ist die Einrichtung des Wagens zu verdanken.

In einem »Allerunterthänigsten *Pro Memoria*«, das die Postmeister Poeppelmann in Kempen und Rodemann in Crefeld unterm 14. Juni 1763 erstatteten, heifst es im Eingange:

> »Da Se. Königliche Majestät dem Geldrischen Postmeister Poeppelmann zu Kempen den allergnädigsten mündlichen Befehl ertheilet, dafs mit dieser fahrenden Post eine Probe gemacht werden solle, und die Commerzien-Räthe von der Leyen uns versichert, wie Allerhöchstdieselbe ihnen die gnädigste Promesse gethan, besagte Post selbst reguliren zu lassen, so ist dieser Plan (nämlich des Ganges der Post) solchergestalt eiligst entworfen worden, dafs denen von der Leyen und sonst jedermänniglich dabey alle *Commodität* und dabey das Allerhöchste Interesse Seiner Königlichen Majestät beauget worden.«

Schon am 30. Juni 1763 erging folgende Kabinetsordre an das General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domänen-Direktorium:

> »Nachdem Seine Königliche Majestät Allergnädigst intentioniret seyn, dafs in dem Clevischen eine fahrende Post von Crefeld nach Cleve und Cölln, zum besten des dortigen *Commercii* und zum Vortheil dero Post-*Revenues*, wo möglich anlegen und etabliren zu lafsen; so lafsen Höchstdieselben Dero General-Directorio vermittelst der Original-Anlage den Plan deshalb

zufertigen, welchem Höchstderselbe deshalben von dem Crefeldschen Postamte eingesandt worden: mit Allergnädigstem Befehl, dafs das General-Directorium mit Zuziehung des General-Postamts diesen Plan mit *Attention* examiniren soll, ob solcher angehe und gedachte Post vorgeschlagenermafsen nach solchen etabliret werden können, als welches, wenn es möglich und thunlich seyn wird, Seine Königl. Majestät sehr gerne sehen werden, worüber dann Höchstdieselbe den Bericht des General-*Directorii* mit nächsten erwarten wollen.«

Die Organisation eines grofsen einheitlichen Postkurssystems stiefs damals auf mancherlei Schwierigkeiten. Das erste Hindernifs waren die Territorialverhältnisse. Wenn ein Postkurs von 20 Meilen Länge nicht durch drei oder vier verschiedene Gebiete ging, so war das schon eine merkwürdige Ausnahme. Am Rhein und in Westfalen bestanden: kurcölnische, stadtcölnische, kurpfälzische, fürstlich Thurn und Taxissche, fürstbischöflich münsterische und paderbornische sowie Königlich preufsische Posten. Daneben gab es noch viele konzessionirte Landkutschen, welche unter dem Schirme irgend eines Grafen oder Bischofs, an den sie einen bestimmten jährlichen Kanon zahlten, die Landstrafsen inne hatten. Für den neuen Cöln–Clever Kurs kamen noch andere Schwierigkeiten hinzu: das waren die überaus schlechten Wege und die Streitigkeiten zwischen dem Postkommissarius Schöpplenberg in Cleve und dem Postmeister Rodemann in Crefeld.

Es handelte sich nun zunächst darum, von dem Kurfürsten in Cöln und von der Stadt Cöln die freie Einfahrt und zugleich Zollfreiheit für den neuen Wagen zu erlangen. Der König richtete unterm 25. August 1763 an den Kurfürsten von Cöln ein Handschreiben, worin es heifst:

»Unter andern zu Beförderung des gemeinschaftlichen *Commercii* zwischen Meinen und Euerer Churfürstlichen Würden und Liebden, auch anderen auswärtigen Landen, in Vorschlag gekommenen und annoch zu machenden Anstalten ist auch diese vorzüglich mit begriffen, dafs ich noch einen zweyten Post-Wagen von Cleve auf Cöln anlegen, und dessen *Cours* über Goch, Geldern, Crefeld, Neus und Dormagen einrichten lassen möchte. Ich bin auch in Betracht des Nutzens, welchen das gemeinschaftliche *Commercium* sich von diesen neuen Post-*Cours* versprechen kann, gantz geneigt und bereit, solchen ohne Anstand anlegen, und die dazu erforderlichen Kosten vorschiefsen zu lassen.

Gleichwie aber auf solchen Ewr. Churf. Würden und Liebden Lande mit berühret, und insbesondere zu Dormagen und Neus eine Station angeleget werden müfste; Als habe ich mir bey Deroselben zuvörderst wegen der Einfahrt und Zoll-Freyheit dieses 2ten Postwagens die benöthigte *Concession* und *Octroy* auf eben dem Fufs hiermit ausbitten wollen, auf welchen Dero Vorfahren Christmildesten Andenkens solche auf den ersten von Cleve nach Cöln gehenden Postwagen verwilliget haben. Ich verspreche mich auch von Ew. Churfürstl. Würden und Liebden Freundschaft und bekandten Vorsorge vor das allgemeine Beste überhaupt, und Dero Unterthanen insbesondere, dafs Deroselben diese zu treffende Einrichtung keineswegs zuwieder, sondern im Gegentheil angenehm seyn werde, weil dadurch Dero beyden Aemter und Städte Kempen und Hüls eigener Handel und Wandel gleichfals besonders befördert und erleichtert werden dürfte, und aus eben diesem Grunde kan ich mir auch die zuversichtliche Hoffnung machen, dafs dieselbe mir solchenfals diese Einrichtung soviel möglich zu erleichtern und zu

solchem Behufe die Wege in Dero Landen von Neus bis an das Wefeldsche imgleichen an der Ferm-Brücke durch Aufwerfung eines Dammes ausbefsern zu lassen, von selbst geneigt sein werden.«

An demselben Tage wurde ein anderes Handschreiben an den »Magistrat zu Cöln am Rhein« gerichtet, worin der König an den Magistrat »gnädigst gesinnen wollen, diesem 2 ten Post Wagen eben die Freyheiten, welche Ihr bereits dem ersten bewilliget, ebenmäfsig angedeyen, mithin demselben bey Eueren Thoren Geleiten und Zöllen, frey, ungehindert, unvisitiret und von allen Abgaben frey, *pafs-* und *repafsiren* zu lassen«.

Der »Bürgermeister und Rath dieser des heiligen Römischen Reiches freyer Reichs-Stadt« antwortete schon am 12. September 1763. Nachdem der Versicherung Ausdruck gegeben, dafs er alle und jede Gelegenheit benutze, dem Könige angenehme Dienste zu leisten, so rechne er es sich auch zur Gnade an, dem zweiten Wagen alle Freiheiten zu gewähren, in deren Genufs der erste Wagen sei. Wegen der Visitation und der Stadt-Gebühren habe sich der Wagen nach einem Reglement zu richten, das für alle anderen Posten ebenfalls gelte.

Der Kurfürst von Cöln, Max Friedrich, antwortete erst am 9. Dezember 1763. Das Schreiben lautet:

»Nachdem ich die von Euer Königlichen Majestät mittels Hochdero Hochschätzbarer Zuschrift vom 25. August, letzthin somit zu solcher Zeit, da ich mich aufser hiesigen Meinen Chur-Landen in Meinem Hochstift Münster befande, an mich gelangte Hochgefällige Gesinnung, gestalten dem von Euer Königlichen Majestät anlegen wollenden zweyten Clevischen Postwagen nach Meiner Stadt Cöllen eben solche Freyheit, wie dem ersten ertheilet worden, zu gestatten; Von Meinen Hof- und Regierungs- sowohl als Cammer-Räthen herkomlicher mafsen ihr unterthänigst unzielsetzliches gutachten erfordert, und dan mir dieses wegen zwischen ihnen darüber gewechselter *Communication* und dabey sich nicht alsbald geäufserter vollkommen einstimmiger meynung, wie es in derley fällen zu geschehen pflegt, jüngster Tägen erst zugekommen: so ist zwar selbiges dahin ausgefallen, dafs in Erwägung sothaner Postwagen durch jene Euer Königlichen Majestät zuständige Nieder Rheinische Ortschaften, in welchen die mehresten *fabriquen* vorhanden seynd, geführet werden soll, derselbe somit mehr für einen Fracht- als *pafsagier*-Wagen anzusehen wäre, es allzu bedenklich seyn, die von Euer Königl. Majestät verlangende freyheit unbeschränkter Weise zu verwilligen, inmafsen fast nicht gezweifelt werden könnte, dafs mit mehrgedachtem Post-Wagen eine Menge feiner in die Verzollung am stärksten einschlagender Waaren zu allzu merklicher mit einem jährlichen *Canone* von einigen Hundert Thalern nicht zu ersetzender Verkürtzung Meiner Land-Zoll-Gefällen würden überführt werden, folgsam bemerkt, Verwilligung und gegen Abreichung des Zolls von denen transportirenden Waaren, den das für den ersten Postwagen beliebten jährlichen *Canonis* von Hundert Rthlrn. ertheilt, so fort mit diesem ersten Postwagen wegen der demselben im Jahre 1753 verliehener, und nun bald expirirender Freyheit es bey der erneuernden Concession auf eben selbige Weise reguliret werden mögte. Ich habe Mich dennoch mit Hindansetzung Meines eigenen Nutzens aus lauterem Antrieb Meiner Eurer Königlichen Majestät zutragender ausnehmenster Verehrung und wahrer Ergebenheit entschlofsen, Hochdero beliebigen Begehren in Betreff mehr erwehnten zweyten Post-Wagens ohne die mindeste anderweite Be-

dingnifs, wie hiemit geschehet, dergestalten zu willfahren, dafs von dem ersteren Postwagen der vorheriger, und von dem neu anlegenden dabeneben ein gleicher jährlicher *Canon* Eurer Königl. Majestät selbst eigenem Erbitten gemäfs abgeführet werde. Gleichwie Ich dann nicht weniger an seine Gehörde den gemessenen Befehl ergehen lasse, gestalten daran zu seyn, damit die befahrende Wege so gut als möglich ist, bald thunlichst hergestellet werden u. s. w.«

(Schlufs folgt.)

96. Verbindung der transkaspischen Eisenbahn mit dem russisch-europäischen Eisenbahnnetze.

In russischen Verkehrskreisen beschäftigt man sich mit dem weitausschauenden Projekt einer Verbindung der transkaspischen Eisenbahn mit dem russisch-europäischen Eisenbahnnetze. Es ist bekannt, dafs diese sogen. mittelasiatische, im Jahre 1880 erbaute Eisenbahn, die am Ostufer des Kaspischen Meeres bei Usun-Ada ihren Ausgang nimmt, inzwischen in östlicher Richtung bis nach Andischan ausgedehnt und mit Taschkent, der Hauptstadt Russisch-Turkestans, in Verbindung gebracht wurde, für Rufslands wirthschaftliche und militärische Interessen von grofser Wichtigkeit ist. Alle Roherzeugnisse Mittelasiens werden auf der Bahn nach dem Hafen von Usun-Ada geführt und gelangen von dort auf dem Seeweg über das Kaspische Meer nach Baku oder Perowsk, wo unmittelbare Anschlüsse an das russisch-europäische Eisenbahnnetz bestehen. Nebenbei wird noch immer für die Ausfuhr mittelasiatischer Erzeugnisse nach Rufsland die alte Karawanenstrafse benutzt, die von Buchara, Chiwa, Taschkent und Kokand über Kasalinsk nach Orenburg führt. Für militärische Zwecke ist die Verbindung über Usun-Ada indefs nicht ausreichend, weil alle Truppenbewegungen aus Südrufsland nach Mittelasien durch den Seeweg des Kaspischen Meeres verzögert werden. Wie der Deutsche Reichsanzeiger auf Grund von Mittheilungen der Zeitschrift »Russischer Invalide« ausführt, sind es folgende Linienführungen, welche die russische Regierung zur Erreichung des obigen Zweckes neuerdings erwogen haben soll:

1. von Alexandrow-Gai (Endpunkt der Eisenbahn Urbach–Alexandrow-Gai, die von der Linie Pokrowskaja-Sloboda–Uralsk nach Süden abzweigt) durch die Niederungen des transkaspischen Gebiets zwischen dem Aral-See und dem Kaspischen Meere (Ust-Jurt-Hochebene) nach Tschardshui am Amu Darja (Ortschaft unweit der Eisenbahn zwischen Merw und Buchara);

2. von Orenburg (Endpunkt der Samara-Orenburger Eisenbahn) über Orsk, Turgai, Dshulek und Turkestan nach Taschkent;

3. von Orenburg über Ilezkaja (am Ilek) und Temirskoje nach Kasalinsk (am Syr Darja) und im Flufsthale des Syr Darja über Perowsk, Dshulek, Turkestan und Tschimkend (Chemkend) nach Taschkent.

Ueber die vorgeschlagenen Linien hat General Prozenko, der als Statthalter des Turgai-Gebiets die Verhält-

nisse in Russisch-Mittelasien näher kennen gelernt hat, Folgendes veröffentlicht: Tschardshui, eine Ortschaft in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn, in wenig besiedelter Gegend, liegt noch 700 km von Taschkent, dem militärischen und wirthschaftlichen Mittelpunkte Russisch-Zentralasiens, etwa 904 km vom Endpunkte der Bahn und gegen 370 km von Samarkand entfernt. Die Linie Alexandrow-Gai—Tschardshui würde zwar die kürzeste Verbindung zwischen Rufsland und Mittelasien darstellen, gröfstentheils aber Einöden und Wüsten durchschneiden. Die Flüsse Emba und Sagys, die von der Bahn geschnitten werden, führen nur salzhaltiges Wasser; auf etwa 850 km Länge ist kein Süfswasser vorhanden. Räuberische Turkmenen und Kirgisenhorden schweifen dort noch umher; zur Sicherung der Bahn müfsten daher Militärposten aufgestellt und Befestigungen errichtet werden. Die Linie Orenburg-Taschkent ist länger als die erstgenannte, dürfte aber trotzdem als die kürzeste Verbindung zwischen Moskau und Mittelasien zu betrachten sein. Sie durchschneidet gröfstentheils wüste Steppengebiete, gegen 1000 km wasserlose und auf nur 650 bis 700 km Länge besiedelte Gebiete. — Nach Prozenkos Meinung könnte daher von den vorgeschlagenen Linien nur die letzte, von Orenburg über Ilezkaja, Temirskoje und die Mugodsharberge zum Syr Darja und in dessen Flufsthale nach Taschkent, für die Bauausführung in Betracht gezogen werden. In dieser Richtung würde die Bahn im Allgemeinen selten wasserlose Strecken durchschneiden, dagegen bewohnte Steppengebiete mit russischen Ansiedelungen und zum Theil auch gröfsere Städte berühren.

Die Gegend von Ilezkaja, südlich von Orenburg am Ilek, ist reich an Steinsalz und erzeugt schon heute über 33 000 t Salz im Jahre; hier wird auch Ackerbau in gröfserem Umfange betrieben. Das Flufsgebiet des Ilek enthält Steinkohlen- und Kupferlager, das Gebiet des Temir wird als sehr fruchtbar bezeichnet. Die Mugodsharberge besitzen Weideländereien und Waldungen, und man findet dort im Sommer zahlreiche Viehherden der Kirgisen; am Abhange der Berge sind naphthaführende Quellen entdeckt worden. Dagegen ist das Gebiet zwischen den Mugodsharbergen und dem Aralsee eine Wüste, die aber süfses Quellwasser besitzt. Die Perowskische Bucht im Aralsee eignet sich zur Anlage eines Hafens, der für Chiwa und das Fischereiwesen auf dem Amu Darja und Aralsee Bedeutung gewinnen könnte. Auf der Halbinsel Kulanda finden sich Steinkohlen und verschiedene Baustoffe. Die Linie von Orenburg über Ilezkaja (11 800 Einwohner), Aktjudinsk (2800 Einwohner), Temirskoje (600 Einwohner), Kasalinsk (7600 Einwohner), Karmaktschi, Perowsk (5200 Einwohner), Djulek, Turkestan (11 600 Einwohner), Tschimkent (10700 Einwohner) nach Taschkent wird auf annähernd 1654 km (1550 Werst) veranschlagt; 80 v. H. würden auf die Ebene, 18 v. H. auf Hügelland und 2 v. H. auf bergiges Gebiet entfallen. Prozenko hält diese Verbindungslinie der mittelasiatischen Eisenbahn mit dem europäischen Rufsland in politischer, militärischer und wirthschaftlicher Beziehung für die zweckmäfsigste und empfiehlt ihre Bauausführung.

II. NACHRUF.

Adolph Cochéry, früher Minister der französischen Posten und Telegraphen †.

Die Kunde, dafs der Senator Adolph Cochéry, früher Minister der französischen Posten und Telegraphen, am 13. Oktober in Paris gestorben ist, wird bei Allen, welche die hervorragenden Eigenschaften des Geistes und Herzens dieses Mannes kennen zu lernen Gelegenheit hatten, lebhafter Theilnahme begegnen.

Adolph Cochéry, der 1819 in Paris geboren war, übte von seinem 20. Lebensjahr ab die Thätigkeit eines Advokaten aus. Seit den 60er Jahren trat er im politischen Leben hervor. Er war, nachdem er 1870 als Deputirter gegen den Krieg mit Preufsen gestimmt hatte, während des Krieges und nach dessen Beendigung ein eifriger Anhänger und Vertheidiger der Thiers'schen Politik. Am 13. Dezember 1877 wurde er mit der Ernennung zum Unterstaatssekretär im Finanzministerium oberster Leiter der damals von diesem Ministerium ressortirenden französischen Post- und Telegraphenverwaltung; er behielt auch diese Stellung als Minister der Posten und Telegraphen, nachdem Anfang 1879 in Frankreich ein selbständiges Post- und Telegraphen-Ministerium geschaffen worden war. Nach seinem im April 1885 erfolgten Ausscheiden aus dem Ministeramte war Cochéry wieder im parlamentarischen Leben thätig; zuletzt war er unter Anderem als Senatsmitglied viele Jahre hindurch Vorsitzender der Kommission für Eisenbahnen, später auch der Kommission für die Zölle.

Es ist bekannt, dafs sich die französische Postverwaltung bis in die 70er Jahre hinein mehr als alle anderen europäischen Postverwaltungen von fiskalischen Grundsätzen hat leiten lassen, und dafs Frankreich anfänglich auch dem Weltpostvereinsgedanken ablehnend gegenüber gestanden hat. Ein Umschwung hierin war, Dank der thatkräftigen Initiative des damaligen französischen Finanzministers Léon Say, im Jahre 1875 eingetreten. Bei dieser Sachlage fand Cochéry, als er 1877 an die Spitze des Post- und Telegraphenwesens in Frankreich berufen wurde, ein reiches Feld für seine Thätigkeit vor. Die Erwartungen, die auf ihn gesetzt waren, hat er durchaus erfüllt, denn seine Wirksamkeit, die ganz dem Geiste des von Léon Say begonnenen Werkes entsprach, ist durch eine Reihe wichtiger verkehrsfördernden Reformen bezeichnet. Erwähnt sei, dafs er in Frankreich Post und Telegraphie zu einer Verwaltung vereinigt, die Taxen herabgesetzt und verschiedene neue Dienstzweige, nämlich den Postpacket-, Postauftrags-, Zeitungs- und Postsparkassendienst, eingeführt hat.

An den Arbeiten des Weltpostvereins hat Adolph Cochéry während der Dauer seiner Amtsthätigkeit lebhaften Antheil genommen. Er war der Präsident sowohl des Pariser Postkongresses (1878) wie der Pariser Postkonferenz (1880) und hat durch seine geschickte Leitung der Geschäfte jedesmal wesentlich zum Gelingen der Arbeiten beigetragen. Seiner Stellung zum Werke des Weltpostvereins hat er auf dem Pariser Postkongrefs in folgenden treffenden Worten Ausdruck verliehen:

»Die Hindernisse zu beseitigen, die sich der Fortentwickelung des Briefverkehrs in Folge der Höhe der Posttaxen entgegenstellten, das hergebrachte Geschäftsgleis zu verlassen, die fiskalischen Bestrebungen der Einzelstaaten zum Schweigen zu bringen und nur das allgemeine Interesse in des Wortes weitester Bedeutung in den Vordergrund zu stellen, mit einem Worte, ein einziges Postgebiet zu schaffen, welches den ganzen Erdkreis umfafst: das war der Gedanke, der durch den Berner Postkongrefs verwirklicht wurde. Wenn im Laufe der Zeiten dieses Werk mehr und mehr im richtigen Lichte betrachtet werden wird, erst dann wird man seine Gröfse vollständig erkennen und seine unendlichen Dienste im vollen Umfange schätzen lernen.«

In Adolph Cochéry verliert der Weltpostverein einen seiner hervorragendsten Mitarbeiter, Frankreich einen Mann, der sich auf den verschiedensten Gebieten des öffentlichen Lebens, insbesondere auf dem des Post- und Telegraphenwesens, um sein Vaterland hochverdient gemacht hat. Sein Andenken wird in Ehren gehalten werden.

III. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Dampfschiffahrt. Deutsche Dampferlinie nach Nord-Brasilien. Die Hamburg-Amerika Linie hat im Sommer d. J ihr Unternehmen durch Herstellung einer direkten Linie von Hamburg nach den nordbrasilianischen Häfen Pará und Manáos erweitert. Die Fahrten finden regelmäfsig monatlich statt, mit Abgang aus Hamburg am 15. und Anlaufen von Havre, Oporto und Lissabon, und werden zur Beförderung von Brief- und Packetsendungen aus Deutschland nach Nordbrasilien benutzt.

Das General-Register der Handelsmarine aller Länder, herausgegeben vom Büreau Veritas, ist für 1900/01 erschienen. Es enthält die üblichen interessanten Zusammenstellungen über den Bestand der verschiedenen Länder an Dampfern und Segelschiffen. Danach sind an Dampfschiffen von mehr als 100 Reg.-Tons im Ganzen 12 289 vorhanden, mit zusammen 21 787 600 Reg.-Tons, was gegen das Vorjahr mit 11 456 Dampfern und 19 711 382 Reg.-Tons einen Zuwachs von 833 Dampfern und 2 076 218 Reg.-Tons ergiebt. Wie die Zahlen sich auf die einzelnen Länder vertheilen, geht aus der nachstehenden Uebersicht (S. 880) hervor, in der für die Reihenfolge jedoch nicht die Zahl der Schiffe, sondern diejenige der Registertons mafsgebend ist; zur Vergleichung sind die betreffenden Zahlen des Vorjahrs beigefügt.

Deutschland steht somit, wie schon seit einer Reihe von Jahren, an zweiter Stelle, sowohl hinsichtlich der Zahl der Dampfer als des Tonnengehalts; letzterer ist nahezu ebenso grofs, wie derjenige der Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreichs, welche die dritte und vierte Stelle einnehmen, zusammengenommen.

	1901 Dpfr.	1901 Reg.-Tons	1900 Dpfr.	1900 Reg.-Tons
England	5 649	11 859 581	5 453	11 093 807
Deutschland	1 031	2 169 029	900	1 873 388
Amerika, Ver. Staaten	674	1 183 851	551	970 881
Frankreich	545	1 060 268	526	985 968
Norwegen	719	769 242	657	672 549
Spanien	394	658 257	377	551 887
Italien	304	556 494	258	443 365
Rufsland	484	489 927	435	407 536
Japan	338	477 311	332	455 535
Niederland	257	455 776	224	365 995
Dänemark	335	413 134	318	388 670
Schweden	544	395 102	497	339 879
Oesterreich-Ungarn	193	389 157	167	335 314
Griechenland	122	183 524	108	139 987
Belgien	82	168 151	73	146 615
Brasilien	214	139 071	211	140 055
Türkei	82	82 277	79	78 181
Argentinien	76	61 216	68	58 254
China	38	58 245	36	56 101
Chili	39	57 618	39	51 597
Portugal	28	53 037	29	53 630
Cuba	30	24 245	—	—
Rumänien	15	23 731	13	21 707
Uruguay	21	11 517	19	10 012
Mexico	16	6 545	14	6 222
Peru	5	6 377	3	5 028
Venezuela	7	3 865	4	2 521
Aegypten	4	2 831	15	17 111
Zanzibar	2	2 478	3	2 860
Hayti	5	2 122	5	2 122
Bulgarien	2	1 977	3	3 581
Korea	3	1 595	3	1 595
Costa Rica	3	1 355	3	1 120
Siam	4	1 260	3	1 260
Columbien	1	881	1	881
Persien	1	838	1	838
Nicaragua	1	532	2	707
Borneo	1	363	1	363
Sarawak	1	300	2	966
Serbien	1	264	1	264
Honduras	—	—	—	—
Tunis	—	—	—	—
Unbekannt	18	14 286	9	6 460
	12 289	21 787 600	11 456	19 711 382.

In der Zusammenstellung der Segelschiffe, die wir nachstehend wiedergeben, erscheint Deutschland erst an vierter Stelle, da England, die Vereinigten Staaten von Amerika und Norwegen eine höhere Anzahl von Registertons aufweisen. Zahl und Raumgehalt der Segelschiffe hat sich, sowohl im Ganzen als bezüglich Deutschlands, gegen das vorhergegangene Jahr nur wenig geändert.

	1901 Segelschiffe	1901 Reg.-Tons	1900 Segelschiffe	1900 Reg.-Tons
England	7 326	2 513 307	7 706	2 662 168
Amerika, Ver. Staaten	3 671	1 360 978	3 497	1 291 954
Norwegen	2 123	898 761	2 306	956 678
Deutschland	955	551 025	981	548 053
Italien	1 527	500 408	1 557	492 188
Rufsland	2 533	478 930	2 455	473 689
Frankreich	1 396	341 037	1 371	309 831
Schweden	1 484	274 681	1 423	277 651
Türkei	1 409	245 709	1 380	261 780
Griechenland	927	183 877	972	196 658
Dänemark	736	127 205	752	138 031
Niederland	676	120 975	663	118 158
Japan	1 053	117 364	310	40 966
Spanien	693	110 968	1 052	151 946
Brasilien	358	79 807	364	80 178
Portugal	246	60 813	237	60 430
Chili	112	50 767	132	60 520
Argentinien	155	39 798	155	28 963
Oesterreich-Ungarn	136	32 505	142	49 288
Peru	57	24 295	60	23 989
Uruguay	58	15 848	58	14 861
Nicaragua	18	9 633	18	9 048
Mexico	50	8 445	53	9 416
Cuba	50	6 281	—	—
Rumänien	27	4 705	22	3 970
Guatemala	14	4 513	15	4 408
Arabien	5	4 281	5	4 281
Siam	13	4 155	14	4 214
Montenegro	17	3 772	17	3 604
Venezuela	18	2 836	16	2 645
Belgien	10	2 629	9	2 434
Hayti	14	2 471	14	2 471
Hawai	10	2 166	12	3 850
Columbia	8	1 770	7	1 730
China	13	1 737	13	1 787
San Domingo	9	1 579	8	1 235
Bolivia	2	1 527	2	1 527
Liberia	3	916	3	916
Tunis	5	742	3	575
Persien	1	608	2	1 232
Costa Rica	2	541	2	611
Salvador	3	514	3	514
Aegypten	1	511	1	511
Sarawak	1	347	1	347
Honduras	2	199	2	199
Bulgarien	1	110	3	355
Unbekannt	54	9 043	47	7 174
	27 982	8 205 089	27 867	8 347 626.

Die neue Londoner Zentralbahn. Vor wenigen Wochen ist die unterirdische elektrische Bahn zwischen Shepherds Bush und der Englischen Bank in London, die »Central London Railway«, über deren Herstellung wir zuletzt auf S. 275 des Archivs v. 1899 berichtet haben, der allgemeinen Benutzung freigegeben worden, nachdem die feierliche Eröffnung durch den Prinzen von Wales bereits im Juni stattgefunden hatte. Sie ist, wenn man die ihrer Lage und Bedeutung nach weniger wichtige elektrische Tiefbahn zwischen dem Waterloo-Bahnhof und der Bank von England sowie die Südlondoner elektrische Tiefbahn aufser Betracht läfst, das erste auf der Höhe der Gegenwart stehende Personen-Beförderungsmittel Londons und wird wesentlich dazu beitragen, die jahrelangen heftigen Klagen über die Mangelhaftigkeit und Veraltung der Londoner Verkehrseinrichtungen abzuschwächen. Die Bahn ist der wichtigste Theil des grofsen Netzes elektrischer Tiefbahnen, mit dem London jetzt unterzogen wird. Ihr Bau wurde bereits 1892 vom Parlamente genehmigt, aber erst vor vier Jahren in Angriff genommen; die endgültige Fertigstellung der Linie hat sich über zwei Jahre länger hinausgezogen, als man ursprünglich angenommen hatte. Erbauerin ist die Electric Traction Company, welche die Bahn für $62^1/_8$ Millionen Mark fix und fertig herzustellen unternommen hatte. Ihre Gesammtlänge beträgt $9^1/_2$ km. Die Bahn folgt von Shepherds Bush dem Strafsenzuge Holland Park Avenue, Bayswater Road (die den Hyde Park nördlich begrenzende Strafse), Oxford Street, Holborn, Newgate Street und Cheapside und endet in einen neu angelegten Ringtunnel unterhalb des Platzes vor der Bank, geht also unter einem der beiden grofsen Verkehrswege hinweg, die London von Osten nach Westen durchschneiden.

Nach dem »Centralbl. d. Bauverwaltg.« liegen auf dem ganzen Wege der Bahn 11 Zwischenbahnhöfe; ihre Entfernung von einander beträgt fast durchweg unter 1 km. Im Allgemeinen sind die Bahnhöfe vollständig gleichartig ausgebildet und auf der Erdoberfläche durch ein kleines Terracotta-Gebäude bezeichnet, in dem an mehreren Schaltern der Kartenverkauf stattfindet. Jeder Fahrgast hat nach Erwerb einer Karte eine Schranke zu durchschreiten und die Karte vor den Augen eines Beamten in einen gläsernen Sammelbehälter zu werfen, aus dem sie, nach Handhabung eines Hebels durch den Beamten, in eine untere Sammelkiste verschwindet; auf diese Weise ist die Fahrkartenprüfung auf das denkbar einfachste Mafs beschränkt und der Reisende namentlich der Last enthoben, die Fahrkarte aufzubewahren und beim Verlassen des Zuges abzugeben; freilich sind bereits Klagen über die Abgabe falscher Karten laut geworden. Von dem Raume innerhalb der Schranken führen den Reisenden elektrisch betriebene Aufzüge auf eine untere Ebene, von der aus die Bahnsteige durch einige Stufen zu erreichen sind; wer den Fahrstuhl nicht benutzen will, kann auf einer bequemen, in einem runden Schachte angelegten Treppe hinuntergelangen. Die Höhenlage des Tunnels unter der Erdoberfläche ist verschieden; sie beträgt im Durchschnitt 21,5 m. Meist liegen die Bahnhöfe jedoch weniger tief, da man die Strecken zwischen diesen in einer nach unten gebogenen Linie angelegt hat, so dafs die Züge mit natürlichem Gefälle den Bahnhof verlassen und vor dem nächsten wieder eine Steigung erklimmen müssen: durch diese sehr wichtige Anordnung wird der Antrieb sowohl wie die Bremsung bedeutend verringert. Für die beiden Fahrtrichtungen sind zwei vollständig getrennte Bahnsteige vorgesehen, die jedoch, soweit sie auf gleicher Ebene liegen, durch Thüren mit einander in Verbindung stehen. Jeder Bahnsteig ist in einen besonderen Tunnel von kreisrundem Querschnitt und 6,56 m lichtem Durchmesser, bei nahezu 100 m Länge,

untergebracht. Die Anordnung der Zugänge ist so getroffen, dafs sich die abgehenden und ankommenden Fahrgäste möglichst wenig behindern, was bei der mäfsigen Bahnsteigbreite sehr wichtig ist. Die Tunnel für die Strecken sind von kleinerem, nämlich von 3,51 m Durchmesser und bestehen, ebenso wie die grofsen Tunnel, aus gufseisernen Röhrenstücken, die segmentartig zusammengesetzt und verbolzt sind. Es sind ebenfalls zwei vollständig getrennte Tunnel für die beiden Fahrtrichtungen gegraben, deren Verlauf unabhängig von einander ist; sie liegen zwar meist neben einander, in einzelnen Fällen jedoch über einander. Das Graben der Tunnel geschah mittelst des Greatheadschen Schildes, und zwar bei der vorzüglichen Beschaffenheit des Londoner Thones zumeist ohne Anwendung von Druckluft. Der Oberbau besteht aus schweren Stahlschienen von 41 kg Gewicht auf das Meter, die auf Längsschwellen ruhen. Eine dritte, in der Mitte angeordnete Schiene vermittelt die Stromzuführung. — Die Züge setzen sich aus je sieben grofsen, nach amerikanischer Art gebauten Wagen zusammen, von denen jeder 48 Sitzplätze hat. Die Wagen haben einen Mittelgang und sind unter einander durch Brücken so verbunden, dafs die Beamten den ganzen Zug ohne Hindernifs rasch durchschreiten können. Der Zugang für die Reisenden findet an den beiden Enden statt; bei der Abfahrt des Zuges schliefst ein auf dem äufseren Wagenende stehender Beamter mit einem einzigen Hebelgriffe die Zugänge durch Gitterthüren ab, er öffnet sie erst nach vollständigem Stillstande des Zuges auf dem nächsten Bahnhofe wieder. Die Züge führen nur Wagen derselben Klasse. Die Anordnung der Sitze ist auf beiden Längsseiten des Wagens derart geschehen, dafs jeder Sitz von dem anderen durch Armlehnen abgetrennt ist; aufserdem ist in der Mitte jedes Wagens eine Anzahl Sitze quer zur Längsrichtung angebracht. Die ganze Einrichtung der Wagen wird als ebenso bequem wie vornehm und die Beleuchtung als vorzüglich gerühmt.

Die elektrischen Lokomotiven, von denen jede 45 t wiegt, ruhen auf je zwei vierräderigen Drehgestellen und tragen an jeder Achse eine elektrische Antriebmaschine von 125 Pferdekräften. Sie vermögen den Zug, den Aufenthalt auf den Bahnhöfen eingerechnet, mit solcher Geschwindigkeit vorwärts zu bewegen, dafs die ganze Reise zwischen Shepherds Bush und der Bank in 25 Minuten zurückgelegt wird. Die Züge laufen vorläufig in Zwischenzeiten von 5 Minuten; diese Zeit soll jedoch in Kürze auf 3 Minuten und bei weiterer Steigerung des Verkehrs auf 2 Minuten herabgemindert werden. Das elektrische Kraftwerk befindet sich in Shepherds Bush. Es sind sechs Stromerzeuger von 850 Kilowatt Stärke aufgestellt, von denen jeder einen Dreiphasenstrom von 5000 Volt liefert, der jedoch vor Gebrauch auf 500 Volt zurückgeführt wird. In der Regel werden vier dieser Erzeuger dem Bedürfnisse genügen, so dafs zwei zur Aushülfe verbleiben. Jeder von ihnen ist unmittelbar an eine Dampfmaschine angeschlossen von 1300 indizirten Pferdestärken (im Nothfalle bis zu 1980 Pferdestärken arbeitend) und von 94 Umdrehungen in der Minute.

Es darf erwartet werden, dafs das neue hervorragende Verkehrsmittel auch für andere mangelhafte Beförderungseinrichtungen der englischen Metropole vorbildliche Bedeutung erlangen und eine weitere Besserung der bisherigen Zustände beschleunigen wird.

IV. LITERATUR.

Die Finanzen des Deutschen Reichs seit seiner Begründung. In den Grundzügen dargestellt von Dr. S. Cohn. Berlin, J. Guttentag'sche Verlagsbuchhandlung, 1899. Preis 5 Mark.

In der finanzwissenschaftlichen Literatur fehlte es bisher an einer zusammenfassenden Darstellung der finanziellen Entwickelung des Reichs. Die vorhandenen Schriften über die Reichsfinanzen, die grofse Zahl von Broschüren, die gelegentlich neuer Steuervorlagen erschienen sind, haben mehr einen praktisch-agitatorischen Zweck, als die Absicht, an der Hand der in den amtlichen Materialien veröffentlichten Ziffern ein Bild der Finanzen zu geben, oder sie befassen sich mehr mit der staatsrechtlichen, als der finanzwirthschaftlichen Seite. Das vorliegende Werk will daher, im wesentlichen nur unter Benutzung der amtlichen Materialien, hauptsächlich der stenographischen Berichte und Drucksachen des Reichstags, zu zeigen versuchen, wie sich Ausgaben und Einnahmen des Reichs von 1872 bis 1899 gestaltet haben. Es ist nicht beabsichtigt, eine vollständige und ausführliche Darstellung des Etats in allen seinen Theilen bis ins Einzelne zu geben, auch nicht, die Kämpfe zu schildern, die sich an die Bewilligung einer grofsen Anzahl von Ausgaben und Einnahmen in den verschiedenen Jahren geknüpft haben, obwohl es, wie der Verfasser in seiner Vorrede bemerkt, einen grofsen Reiz haben würde, diesen Kämpfen nachzugehen, die Stellung der Parteien zu den einzelnen Mafsnahmen der Regierung zu beleuchten, auch den Einflufs der Einzelstaaten auf das Reich sowie umgekehrt, darzulegen. Vielmehr kam es ihm darauf an, ein kurzes Bild davon zu geben, welche Aufgaben sich das Reich seit seiner Wiederaufrichtung gestellt, welche Mittel es zur Befriedigung der Zwecke, die es sich gesetzt, aufgewendet und wie es sich die Mittel dafür beschafft hat.

Nach Erörterung der staatsrechtlichen Grundlagen der Finanzwirthschaft behandelt der Verfasser den Finanzbedarf des Reichs, und zwar den Aufwand für dessen Personalbedarf, sodann den Finanzbedarf für die einzelnen Verwaltungszwecke. Zu der Deckung dieses Bedarfs übergehend, beschäftigt er sich mit den Einnahmen des Reichs; er beginnt mit den Erträgen der Betriebsverwaltungen, voran der Post- und Telegraphenverwaltung, wobei er zur Veranschaulichung ihrer Entwickelung statistische Angaben bringt, ihre Mitwirkung an den sozialpolitischen Aufgaben und ihre Dienstleistungen für Zwecke der Steuerverwaltung, ferner das Gebührenwesen sowie Postzwang und Telegraphenregal streift. Weiter werden die Erträge aus dem Münz-, dem Bankwesen, den Zöllen, Verbrauchssteuern, Reichsstempelabgaben, Gebühren und Verwaltungseinnahmen und den Matrikularbeiträgen erörtert; endlich sind das Vermögen des Reichs, die Einnahmen aus den Anleihen und die aufserordentlichen Einnahmen in Betracht gezogen. Im folgenden Abschnitte gelangt die formelle Ordnung des Reichsfinanzwesens (Abrechnungs- und Kassenwesen; Etatswesen und Kontrole) zur Darstellung. Die Ergebnisse der Finanzwirthschaft des Reichs bilden den letzten Abschnitt. Ein Anhang enthält die Ausgaben und Einnahmen des Deutschen Reichs in den Rechnungsjahren von 1872 bis 1899.

Die Ausführungen des Verfassers sind klar und übersichtlich und wohlgeeignet, in das Verständnifs des Reichshaushalts einzuführen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 23. BERLIN, DEZEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

97. Das neue Postgebäude in Altenburg (Sachs.-Alt.). Beiträge zur Geschichte des Altenburgischen Postwesens.

Von Herrn Ober-Postdirektionssekretär Lipski in Leipzig.

1. Das Postgebäude.

Am 16. September, dem Tage, an welchem es dem Landesherrn, Seiner Hoheit Herzog Ernst, vergönnt war, sein 74. Lebensjahr zu vollenden, ist in Altenburg, der Haupt- und Residenzstadt des Herzogthums Sachsen-Altenburg, das neu errichtete, an der Einmündung der Wallstrafse in den Josephsplatz belegene reichseigene Post- und Telegraphengebäude feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben worden. Fast an derselben Stelle, an der sich heute der stattliche Neubau erhebt, hat einst das erste Altenburgische Posthaus gestanden. Als im Jahre 1784 die Altenburgische Regierung das bis dahin dem Kurfürstlich Sächsischen Ober-Postamt in Leipzig unterstellte Postwesen des Landes in eigene Verwaltung übernahm, erwarb der zum Postmeister in der Stadt Altenburg ernannte Fürstlich Sächsische Kammer-Kommissionsrath Hebenstreit zur Unterbringung der Post ein am Josephsplatze vor dem Burgthore belegenes Haus, das als das älteste eigentliche Altenburgische Posthaus anzusehen ist und in dem die Post bis 1818 verblieb. 82 Jahre später er-

stand dort das neue Altenburgische Postgebäude. In der Zwischenzeit hatte die Post hauptsächlich in Häusern am Markte Aufnahme gefunden, und zwar bis 1825 in dem altberühmten Gasthofe zum »Schwarzen Bär«, der einst einen Luther und Wallenstein beherbergt hat, von 1825 bis 1838 im sogenannten Prinzenpalais, einst Eigenthum des Herzoglich Sächsischen Prinzen Moritz (geb. 1711, gest. 1777). Als dieses 1838 durch Brand eingeäschert wurde, siedelte die Post nach kurzem Aufenthalt in der Sporergasse vorübergehend wieder in den »Schwarzen Bär« über. Der inzwischen in Angriff genommene Neubau auf dem Grundstücke des Prinzenpalais wurde 1842 bezogen und hat seitdem ununterbrochen bis jetzt als Postgebäude gedient. Vor 25 Jahren (1875) in das Eigenthum des Reichs übergegangen, wurde das Gebäude, in dem inzwischen auch für den Telegraphenbetrieb die erforderlichen Räume hergerichtet werden mufsten, 1886 einem umfangreichen Erweiterungsbau unterworfen. Doch bei der starken Verkehrszunahme erwiesen sich die Räume bald und immer mehr als unzulänglich. Da das vorhandene Grundstück wegen seiner Lage auf stark abfallendem Gelände nicht vergröfserungsfähig war, so sah man sich bereits vor 10 Jahren nach einem geeigneten Bauplatz um; indefs erst 1897 waren die Bemühungen von Erfolg gekrönt. Im Herzen der Stadt, dem Herzoglichen Schlosse gegenüber und in günstiger Verkehrslage, wurde am Josephsplatz und an der Wallstrafse ein Bauplatz von 4670 qm Gröfse erworben, der nicht allein die Errichtung eines allen Anforderungen entsprechenden Neubaues gestattete, sondern auch der voraussichtlichen Weiterentwickelung des Verkehrs für absehbare Zeit genügen wird. Im August 1898 konnte nach Bewilligung der erforderlichen Mittel durch den Reichstag und Genehmigung des Bauentwurfs durch das Reichs-Postamt mit den Erd- und Gründungsarbeiten des Neubaues begonnen werden. Dank dem einmüthigen, gedeihlichen Zusammenwirken der Bauleitung und der Unternehmer war es möglich, den Bau bis Mitte September d. J. fertig zu stellen.

Das Gebäude ist, dem Charakter der alten Residenzstadt angepafst, in romanischen Stilformen ausgeführt, die in ihrer ernsten, doch ansprechenden Einzelwirkung, in Verbindung mit der Gliederung der Fassaden, ein harmonisch und monumental wirkendes Gesammtbild ergeben. In Folge Begrenzung des Bauplatzes machte sich die Anordnung von zwei im stumpfen Winkel zu einander gestellten, an der Einmündung der Wallstrafse in den Josephsplatz verbrochenen dreigeschossigen Flügeln nothwendig, die, ihre Hauptfronten dem Josephsplatz und der Wallstrafse zukehrend, an der abgestumpften Ecke durch einen breiten, hohen Giebelaufbau mit seitlichen, im halben Achtecke vorspringenden Flankirungsthürmchen verbunden sind und von denen der linke sich an Nachbargebäude, der rechte mit seinem freistehenden Giebel an einen vorspringenden runden Treppenthurm mit offener, zur Einführung der Fernsprechleitungen bestimmter Laterne anlehnt. Die Hinterseite des Gebäudes zeigt die eingeschossigen, mit Oberlicht versehenen Schalterhallen und andere Diensträume. In der Verlängerung des Flügels an der Wallstrafse, mit dem Treppenthurme des Hauptgebäudes durch einen überdeckten Gang verbunden, schliefst sich die eingeschossige Packethalle an, die alle Diensträume des Packetgeschäfts, mit räumlich getrennten Annahmestellen für die Einlieferer von Einzel- und Massenpacketen, enthält.

Die Gesimse, Umrahmungen und alle sonstigen Architekturtheile sind aus rothem Nebraer Sandsteine, die Säulenschäfte der gekuppelten Fenster im 2. Geschofs aus dunkelblauer Basaltlava hergestellt. Die Strafsenfassaden haben Verblendung aus weifsem Elbsandsteine, die steilen Dächer blaue dunkelgemusterte Schieferbedachung, die flachen Dächer Holzzementbe-

dachung erhalten. Im Erdgeschosse befinden sich die Hauptschalterhalle sowie die Diensträume für die Annahme und Ausgabe, für das Bestellgeschäft und die Entkartungs- und Abfertigungsstellen; das 2. Geschofs enthält den Telegraphen-Apparatsaal nebst den sonstigen Räumen für die Telegraphie und diejenigen für das Fernsprechwesen, mit Einschlufs eines geräumigen Fernsprechsaals; das 3. Geschofs weist die für den Postamtsvorsteher bestimmte Dienstwohnung auf. Die Gebäude sind durchweg massiv ausgeführt, die Räume einfach, aber gediegen ausgestattet. Die Geschofshöhen betragen im 1. und 2. Geschosse je 4,50 m, im 3. Geschosse 4,0 m. Die Heizung erfolgt für das Erdgeschofs und den Apparat- und Fernsprechsaal im 2. Geschosse des Hauptgebäudes sowie für die Packethalle im Nebengebäude durch eine Niederdruckdampfheizung, in den übrigen Räumen durch Oefen.

2. Beiträge zur Geschichte des Altenburgischen Postwesens.

Als die erste Staatspost im Herzogthume Sachsen-Altenburg darf man die am 4. Januar 1692 vom Königlich Polnischen, Kurfürstlich Sächsischen Ober-Postamt in Leipzig angelegte geschwind fahrende erzgebirgische Post von Leipzig über Lobstädt, Altenburg, Göfsnitz und Zwickau nach Schneeberg ansehen. Als ihr Vorläufer bestand im Lande ein ausgebreitetes, von den Landesherren stets begünstigtes Botenwesen. Besonders von der Stadt Altenburg aus liefen Botenverbindungen nach allen Richtungen des Landes und nach den Nachbarländern. Ordinar- oder Ordinari-Boten, die regelmäfsig und zu bestimmten Zeiten die Gänge ausführten, verkehrten zuerst seit 1644 auf dem Kurse zwischen Altenburg und Leipzig, und zwar zunächst wöchentlich 2, von 1694 ab 3 Mal. Bei Einrichtung der erzgebirgischen Post vermied das Leipziger Ober-Postamt zunächst Alles, was das Recht der Landeshoheit, allein Posten anzulegen, irgendwie beeinträchtigen konnte. Die Post durchfuhr die Stadt Altenburg nur, ohne sich aufzuhalten. Als indefs im Dezember 1692 ein gewisser Hans Christoph Schumann aus Zwickau sich darum bewarb, »Briefe in Altenburg zu colligiren und zu distribuiren, auch alles Andere zu thun, was ihm aufgetragen oder von ihm erfordert würde«, ging das Ober-Postamt dazu über, eine Expedition in Altenburg einzurichten und deren Verwaltung dem genannten Schumann zu übertragen, »damit in Altenburg ein Jedermann, so sich dieser Post zu bedienen Belieben trägt, wissen möge, wo die Briefe und Packete abzugeben«. Auch in Göfsnitz wurde gleichzeitig eine kursächsische Station für die Schneeberger Post angelegt. Die Altenburgische Regierung stand der Einrichtung durchaus wohlwollend gegenüber, ertheilte auch auf Ansuchen dem Leipziger Ober-Postamte nachträglich die Genehmigung zum Fortbestande der Post und trat Hemmnissen, welche dem Unternehmen in den Weg gelegt wurden, entschieden entgegen. So wurde der Bürgermeister Johann Martinus Ehrlich, der im August 1694 die Post nicht zum Thore hineingelassen hatte, so dafs sie einen grofsen Umweg machen mufste, ernstlich zurechtgewiesen und ihm eine Wiederholung seines Vorgehens untersagt. Im Jahre 1712 wurden der wachthabende Offizier nebst einem Soldaten und der Stadtschreiber sogar in Arrest genommen, weil sie die Schneeberger Post angehalten und den Postillon sowie die Passagiere verhaftet hatten. Aus Anlafs des letzteren Falles wurde dem Ober-Postamt in Leipzig für seine Post jederzeit freie und ungehinderte Durchfahrt durch Altenburg zugesichert.

Dieser ersten Post folgten bald weitere, so 1698, im Anschlufs an die Nürnberger reitenden und fahrenden Posten (Leipzig–Zeitz–Gera–Plauen–Nürnberg), eine 2 Mal wöchentlich verkehrende Post von Zeitz über Altenburg, Penig, Chemnitz, Oederan und Freiberg nach Dresden u. a. m. Welche

Posten am Ende des 17. Jahrhunderts in Altenburg im Laufe der Woche verkehrten, erhellt aus der nachstehend abgedruckten Bekanntmachung des Botenmeisters König.

»Altenburgische Posten kommen an:

Sonntags, die sog. geschwinde Leipziger Post, gehet frühe Morgens umb 2, 3, 4 Uhr durch die Stadt durch und förder ins Gebürge.
 item kömmet frühe ein Jenischer Bothe, welcher die Gothaischen Zeitungen bringet.
Montags, nichts.
Dienstags, eine Leipziger Post zu Pferde, Abends nach 7 Uhren.
Mittwochs, frühe die Zeizische Post, welche die Regenspurgischen Brieffe mitbringet.
 item eine fahrende Post von Leipzig in Mittag.
 item gehet obige geschwinde Post mit dem frühesten durch aufs dem Gebürge nach Leipzig.
Donnerstags gegen Abend kömmet ein Bothe von Jena und bringet Brieffe mit von Eisenberg.
Freitags, eine Leipziger fahrende Post.
 item die Gothaische Post in Mittag.
Sonnabends kömmet die hiesige Drefsdener fahrende Post am Vormittage.
 Abends eine reutende von Leipzig.

Gehen ab:

Sonntags gegen 12 Uhr gehet der Jenische Bothe wieder ab, welcher die Gothaischen Zeitungen bracht, und können Brieffe dahin mit bestellt werden.
Montags mit dem frühesten eine reutende nach Leipzig.
 item eine fahrende dahin,
 item eine fahrende nach Drefsden.
 item Mittag einer nach Zeiz zu Fuefs.
Dienstags, nichts.
Mittwochs gehet obige geschwinde Post mit dem frühesten hier durch nach Leipzig.
 item eine fahrende von hier nach Leipzig.
Donnerstags gehet die Leipziger geschwinde Post wieder hier durch ins Gebürge.
 item Mittags gehet ein Bothe nach Zeiz und bestellet die Brieffe nach Regenspurgk.
Freitags, ein reutender nach Leipzig.
 item eine fahrende dahin.
 item gehet der Jenische Bothe wieder ab, und nach Eisenberg zu.
Sonnabends, die Gothaische Post.
 item fähret die sog. geschwinde Post mit dem frühesten hier durch nach Leipzig.«

Ueber die zur damaligen Zeit bestehenden Gebühren sind folgende, die 1708 eingerichtete geschwind fahrende Post von Gotha über Erfurt, Weimar, Jena, Roda und Gera nach Altenburg betreffende Angaben bekannt: für einen Brief waren auf der ganzen Strecke zu zahlen $1\,^1/_2$ Groschen, für 100 Thaler Werth 6 Groschen, für einen Zentner Waaren 32 Groschen, für eine Person 45 Groschen. Kleine Packete wurden nach dem Werthe oder dem Augenmafse bezahlt.

Durch die am 16. Oktober 1721 zwischen Altenburg und Kursachsen abgeschlossene Konvention erhielt das gegenseitige Verhältnifs insofern eine feste Gestaltung, als den sächsischen Posten der ungehinderte Durchgang durch Altenburgisches Gebiet zugesichert und die Beibehaltung der sächsischen Stationen in Altenburg und Göfsnitz genehmigt wurde. Der Altenburgischen Regierung wurde als Gegenleistung die unentgeltliche Beförderung aller herrschaftlichen Briefe und Packete sowie eine jährliche Pachtsumme von 60 Thalern zugestanden. Durch eine spätere Konvention vom 6. August 1734 erhielt Sachsen ferner das Recht zur Anlegung einer wöchentlich 2 Mal verkehrenden Fahrpost von Naumburg über Zeitz und Altenburg nach Rochlitz, Waldheim und Dresden. Die Pachtsumme wurde um 30 Thaler erhöht. Bemerkenswerth ist, dafs der Postillon auf der Strecke Zeitz-Altenburg kursächsische Livree und Abzeichen, auf der Strecke Altenburg-Gotha aber Fürstlich Gothaische (Altenburgische) zu tragen hatte.

Was den Verkehr der Postexpedition Altenburg betrifft, so wurden daselbst nach einer im Januar 1767 vorgenommenen Zählung 2071 Briefe und »encartirte« Packete eingeliefert. Das Personal bestand aus dem Postmeister, einem Postschreiber, einem Briefträger und 3 Postillonen. Der ganze Betrieb ergab für 1767 einen Ueberschufs von 399 Thalern 11 Gr. 10 Pf. Der Postmeister bezog ein Viertel des aufgekommenen Portos und Frankos, ein Zwölftel der Passagiergelder, 24 Thaler Expeditionsgebühren, 200 Thaler für Ausführung der wöchentlich zweimaligen Fahrt nach Zeitz und 180 Thaler für die wöchentlich zweimalige Fahrt nach Gera.

Am 1. Juli 1784 wurde das Postwesen von der Altenburgischen Regierung in eigene Verwaltung übernommen. In dem Stande der vorhandenen Posten trat damit eine Veränderung nicht ein. Jede betheiligte Verwaltung erhielt das Recht zugestanden, die Postgespanne mit dem eigenen Abzeichen »salvo jure postarum utriusque domini« in das Gebiet des anderen Staates einfahren zu lassen. Die Portotheilung erfolgte in der Weise, dafs bei Briefen jede Verwaltung die Hälfte, bei anderen Gegenständen Altenburg ein Fünftel, Sachsen vier Fünftel erhielt. Von 1816 ab trat für sämmtliche Sendungen auf allen Kursen von und nach Sachsen die halbscheidliche Portotheilung ein, nur auf dem Kurse Altenburg – Leipzig bezog Altenburg ein Drittel, Sachsen zwei Drittel.

Mit Ende des Jahres 1817 gab Altenburg die Selbstverwaltung seines Postwesens wieder auf und übertrug es in Fürstl. Thurn und Taxissche Verwaltung, in der es bis zum 31. Juli 1847 verblieb. Das Recht des Abschlusses von Verträgen mit den auswärtigen Regierungen sowie die Charakter- und Titelverleihungen an die Postbeamten blieben dem Landesherrn vorbehalten. Die Posten, deren Gang unverändert beibehalten wurde, hatten fortan die Bezeichnung »Herzoglich Gotha-Altenburgische, Fürstl. Thurn und Taxissche« zu führen. Als mittlere Instanz wurde in Eisenach ein besonderer Postkommissar bestellt. 1830 erschien eine eigene Postordnung für das Herzogthum.

Mit der sächsischen Postverwaltung blieben die Beziehungen freundlich; es wurden mehrfach neue Verträge abgeschlossen, die zum Theil eine Bestätigung der älteren Konventionen, zum Theil Neuregelungen, namentlich bezüglich der Portotheilung und des Eilpostwesens, herbeiführten. Von 1830 an verkehrten zwischen Leipzig und Altenburg die ersten Eilposten, 2 Mal wöchentlich, daneben bestanden 2 Diligencen und 2 Reitposten. Diese Verbindungen wurden nach und nach vermehrt, so dafs 1835 bereits 10 Posten wöchentlich zwischen beiden Orten in jeder Richtung zur Abfertigung gelangten. Der Verkehr auf ihnen war bedeutend: von Oktober 1837 bis Oktober 1838 wurden auf der Strecke nach Leipzig 2062, auf der Strecke nach Hof 2032 Personen befördert. Von 1839 ab liefen auf dem Kurse Leipzig – Altenburg – Nürnberg die Eilwagen täglich, aufserdem fuhr zwischen Altenburg und Leipzig eine tägliche Journalière. Das Personengeld auf letzterer betrug für die Meile 5 Groschen, d. s. für die ganze Strecke 1 Thaler 1 Groschen. An Portogebühren zwischen Altenburg und Leipzig wurden für Briefe $1\frac{1}{4}$ Neugroschen, für Packete bis 20 Pfund Gewicht $9\frac{1}{2}$ Neugroschen, für 100 Thaler Silber 48 Neugroschen erhoben. Von 1845 ab wurde die Taxe erheblich ermäfsigt.

Zu einer gedeihlichen Wirksamkeit gelangte die Taxissche Verwaltung im Herzogthume nicht, da alle Verkehrsbeziehungen auf einen engeren Anschlufs an das benachbarte sächsische Postwesen hinwiesen. Nach voraufgegangenen Verhandlungen kam es am 2. Juli 1844 zu einem Staatsvertrage zwischen Altenburg und Sachsen, durch welchen die Verwaltung des Herzoglichen Postwesens wieder auf die sächsische Regierung, zunächst auf die Dauer von 25 Jahren,

gegen eine jährliche Pachtsumme von 6000 Thalern überging. Der Uebergang vollzog sich am 1. August 1847 in feierlicher Weise. Fortan war das Altenburgische Postwesen dem sächsischen vollständig gleichgestellt. Alle Verbesserungen, welche das letztere erfuhr, mufsten auch bei den Posten des Herzogthums eingeführt werden. Bei Besetzung der Beamten- und Unterbeamtenstellen in Altenburg waren in erster Linie Landesangehörige zu berücksichtigen. Im Uebrigen hatten die Altenburgischen Beamten dieselben Rechte und Pflichten, wie die sächsischen. Unter der sächsischen Verwaltung entwickelte sich das Altenburgische Postwesen zu hoher Blüthe. Gemeinsam gingen beide Verwaltungen am 1. Januar 1868 in den Verband der Norddeutschen Bundespost, später in den der Reichspost über.

98. Die deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern.

Während über Deutschlands Interessen zur See schon früher Berechnungen stattgefunden haben — wir haben darüber, zuletzt auf S. 205 des lfd. Jahrg., ebenfalls einige Mittheilungen gebracht —, war die Frage, in welcher Höhe deutsche Kapitalien und Kredite in ausländischen Unternehmungen arbeiten, bis vor Kurzem keiner Beantwortung zugänglich. Erst auf Grund einer durch die Vermittelung der deutschen konsularischen Vertretungen in überseeischen Ländern zu Anfang des Jahres 1898 eingeleiteten und nach und nach durchgeführten Erhebung sind genügende Unterlagen für die Schätzung eines Theiles der in Betracht kommenden Summen gewonnen worden. Eine absolute Vollständigkeit für die herangezogenen Länder besitzen allerdings auch diese Ermittelungen noch nicht, ganz abgesehen von inzwischen eingetretenen Verschiebungen: weder gingen für alle Gebiete ausreichende Nachweise ein, noch gelang es, für einzelne kleinere Landestheile überhaupt irgend welche Unterlagen zu erlangen. Aufser Rechnung wurden von vornherein gelassen ganz Europa, mit Ausnahme des Türkischen Reichs, die Vereinigten Staaten von Amerika und die deutschen Schutzgebiete. Die Erhebungen fufsten auf Fragebogen über das Vorhandensein deutscher Handelshäuser in den überseeischen Ländern, die Summe des in ihnen und durch sie arbeitenden Kapitals, die Hauptzweige und Richtung des von ihnen betriebenen Handels, ferner über deutschen Grundbesitz und Plantagenbetrieb, deutsche Kredite für kaufmännische, industrielle oder landwirthschaftliche Unternehmungen, Bankinstitute, Schiffe unter deutscher Flagge in der Küstenschiffahrt, deutsche Kapitalanlagen in Eisenbahnen, Minen oder Bergwerken sowie in industriellen Unternehmungen, deutsche geschlossene Ansiedelungen (Ackerbaukolonien) u. dgl. m. Die Ergebnisse sind im Reichs-Marineamte zu einer höchst lehrreichen und werthvollen Zusammenstellung verarbeitet worden und bieten, mögen auch manche Angaben schwankend und zweifelhaft erscheinen, doch im Ganzen ein übersichtliches Bild von den einschlägigen deutschen Interessen in grofsen Theilen der Erde.

Das Gesammtbild der überseeischen deutschen Kapitalinteressen, soweit sie in der Darstellung Berücksichtigung fanden, zeigt sieben bis acht grofse wirthschafts-geographische Komplexe, wo sich deutsches Geld und deutsche Unternehmung zu besonders fruchtbarer Bethätigung in der Fremde zusammengefunden haben: Nordamerika,

Südamerika und den Länderkranz um das nordamerikanische Mittelmeer, Australien und die Südseeinseln, Ostasien, mit Einschlufs der Molukkenwelt, Südasien (Vorderindien, Persien und Arabien), die Levante und endlich Südafrika. Rechnet man diesen Gruppen die ihnen verwandten kleineren Interessensphären zu, wo deutsches Kapital versprengt liegt, so ergiebt sich folgende Vertheilung derdeutschen Werthe.

Die südamerikanische Welt birgt eine Summe deutscher Werthe in Höhe von $1^3/_4$ bis 2 Milliarden Mark, die sich ungefähr mit einem Viertel auf die Westküste, mit je der Hälfte der übrigen Summe auf Argentinien und auf die übrige Ostküste vertheilen und ganz überwiegend — wohl zu zwei Dritteln — auf kommerziellen Interessen beruhen. Der Grund- und Plantagenbesitz trägt allerdings auch in starkem Mafse zu dieser Summe bei, dagegen sind die Kapitalansätze in der Industrie meist noch nicht in gleichem Grade entwickelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dafs auf der Westküste die deutschen Handelsbeziehungen in Peru und Ecuador noch keineswegs den bedeutenden Umfang erlangt haben, den sie bei dem aufserordentlichen Reichthume dieser Länder hätten erreichen können, wenn nicht die ewigen Kriege, Aufstände und Handelsstreitigkeiten unter den mittel- und südamerikanischen Freistaaten eine gedeihliche Weiterentwickelung der einzelnen Wirthschaftsgebiete nur sehr langsam von Statten gehen liefsen und die Anlage ausländischen Kapitals, das geordnete Zustände verlangt, natürlicherweise in hohem Mafse beeinflufsten. Einer Einfuhr aus Deutschland im Werthe von 6,9 Millionen Mark, deren Hauptartikel Maschinen, Stahl-, Eisen- und Textilwaaren sind, steht eine Ausfuhr von 15,2 Millionen Mark an Landesprodukten, wie Silbererzen, Kokaïn, Wolle, Baumwolle, Häuten, Kaffee und Zucker aus Peru und Kakao aus Ecuador, gegenüber. Die zahlreichen deutschen Handelshäuser vermitteln zu gleichen Theilen den Handel mit Deutschland sowie mit den übrigen europäischen Ländern. Bei weitem gröfser ist der Einflufs deutscher Arbeit und deutschen Kapitals in Chile, wo auch seit Langem die Zustände verhältnifsmäfsig wohlgeordnet sind. Seine aufserordentlich günstige Lage am Meere, seine lang hingestreckte Küste, die viele sichere und gute Häfen bietet, haben Handel und Verkehr vortheilhaft beeinflufst. Hier hat sich der deutsche Handel in den letzten zwei Jahrzehnten so ausgedehnt, dafs er jetzt mit an erster Stelle steht: mehr als ein Achtel der ganzen Einfuhr (1898: 20,3 Millionen Mark) kam aus Deutschland, mehr als ein Drittel der Ausfuhr (1898: 75,2 Millionen) ging dorthin. Dieser Umstand ist zum gröfsten Theil darauf zurückzuführen, dafs in Chile etwa 120 deutsche Handelshäuser bestehen, die ihre Waaren überwiegend aus Deutschland beziehen und andere Länder nur insoweit in Anspruch nehmen, als die betreffenden Artikel in Deutschland nicht hergestellt werden. Auch der Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Chile hat sich sehr gehoben; die Hamburger Kosmos- und die Hamburger Pacificlinie haben regelmäfsige Verbindungen eingerichtet. 1898 verkehrten zwischen deutschen und chilenischen Häfen 191 Schiffe mit 380 917 Registertons, davon waren drei Viertel deutsche, nämlich 146 mit 311 171 Registertons. In Valdivia sind 40 kleine Schleppdampfer, die unter chilenischer Flagge fahren und den Küstenverkehr besorgen, in deutschem Besitze. Wie Chile auf der West-, so bietet Argentinien auf der Ostküste ein erfreuliches Bild von deutscher Kolonisation und Kulturarbeit. Im Export von Landesprodukten nehmen deutsche Häuser eine führende Stellung ein; die Ausfuhr nach Deutschland, die mit 143 Millionen etwa ein Viertel der Gesammtausfuhr Argentiniens ausmacht und in der Hauptsache aus Bodenerzeugnissen: Getreide, Wolle, Häuten und Fellen, besteht, geht zum gröfsten

Theil durch ihre Hände, ebenso ein grofser Theil der Importgeschäfte, besonders in Rosario. Die Einfuhr von Deutschland hatte 1896 einen Werth von 43 Millionen Mark und umfafste ungefähr ein Zehntel der Gesammteinfuhr. Ein lebhafter Zwischenhandel nach Paraguay und Uruguay wird ebenfalls von ihnen betrieben. Sechs deutsche Linien vermitteln den Verkehr zwischen dem La Plata und Deutschland: der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Südamerikanische Dampfergesellschaft, die de Freitaslinie, die Hamburg-Amerika Linie, die Hansa- und Kosmos-Dampfergesellschaft. Allerdings ist hier auch der Verkehr mit Uruguay eingeschlossen; jedenfalls verkehrten 1898 zwischen Südamerika, südlich von Brasilien, und Deutschland 286 Schiffe mit 530 994 Registertons, wovon 187 mit 436 854 Registertons deutsch waren. In welchem Umfange deutsche Interessen in Brasilien vertreten sind, ersehen unsere Leser aus dem auf S. 915 des vorliegenden Heftes beginnenden Artikel; an dieser Stelle beschränken wir uns auf die Angabe, dafs dort im Jahre 1898 370 Schiffe mit 489 973 Registertons — darunter 235 deutsche mit 390 031 Registertons — verkehrten.

Die mittelamerikanische Länder- und Inselgruppe, mit Einschlufs der südamerikanischen Staaten am Karibischen Meere und Mexikos, die im wesentlichen eine ähnliche Bemessung der Arbeitssphären des deutschen Kapitals, wie vorstehend für die südamerikanische Welt gekennzeichnet, aufweist, repräsentirt deutsche Werthe in Höhe von 1000 bis 1200 Millionen.

In dem Staatenbunde der 27 mexikanischen Republiken, die sich über einen Flächenraum von der drei- bis vierfachen Gröfse des deutschen Reichsgebiets ausbreiten, liegt, dank der seit Jahrzehnten dort waltenden regen Arbeit deutscher Hände und deutschen Geldes, ein bedeutender Schatz deutscher kommerzieller und industrieller Interessen. Die dortigen deutschen Handelshäuser — mehr als 50 an der Zahl mit vielen Filialen — besorgen nicht nur zum weitaus gröfsten Theil die Vermittelung des über 30 Millionen Mark betragenden Spezialhandels zwischen Mexiko und dem Deutschen Reiche, der auf der einen Seite im wesentlichen Material-, Spezereiwaaren, Kaffee, Taback und chemische Rohstoffe, auf der anderen vor allem Eisen-, Erzwaaren, Maschinen und Textilwaaren umfafst, sondern sind auch überhaupt an dem auf eine halbe Milliarde geschätzten ganzen Aufsenhandel Mexikos, zumal mit den Vereinigten Staaten, England und Frankreich, stark betheiligt. Die grofse Mehrzahl der ersten Handelshäuser Mexikos befindet sich in deutschen, speziell hanseatischen Händen. Sehr gern wendet sich deutsches Geld auch den industriellen Unternehmungen des Landes sowie dem Plantagenbetriebe zu; so arbeitet es im Bergbaue — namentlich auf Silber, Blei, Gold und Eisen —, ferner in Textilunternehmungen, Oel- und Weizenmühlen, Taback-, Seifenfabriken und sonstigen gröfseren gewerblichen Betrieben, die meist mit Dampfkraftanlagen ausgerüstet sind. Noch beträchtlicher ist es an den Pflanzungen betheiligt: die deutschen Kaffee-, Taback-, Vanille-, Zucker-, Baumwolle- und Getreideplantagen, denen sich hier und da Viehzüchtereien angliedern, bedecken eine Fläche von etwa 100 000 ha. — Unter den Föderativrepubliken von Mittelamerika sind für das deutsche Wirthschaftsleben Guatemala, Nicaragua und Costa Rica besonders bedeutsam. Von den 100 gröfseren und kleineren deutschen Handelshäusern und Gewerbeläden befafst sich etwa die Hälfte mit dem überseeischen Einfuhr- und Ausfuhrhandel; sie besorgen den gröfsten Theil des ganzen deutsch-mittelamerikanischen Handels, der besonders in Kaffee und Holz sehr lebhaft ist und in Ein- und Ausfuhr gegen 30 Millionen beträgt. Aufserdem geht ein Theil des englischen und kalifornischen Ge-

schäfts durch ihre Hände. In kaufmännischen Unternehmungen und Waarenlieferungen zirkuliren ferner Kredite in Höhe von 60 bis 70 Millionen Mark. Das Schwergewicht der kommerziellen und industriellen Interessen ruht in Guatemala, auf das drei Viertel des Handels- und Kreditkapitals entfallen. Den im Ganzen nicht sehr bedeutenden industriellen Anlagen (darunter zwei grofsentheils deutsche Eisenbahngründungen) stehen um so beträchtlichere deutsche Plantagenunternehmungen gegenüber: 225 Farmen und Ländereien bedecken fast 3300 qkm, die — mit über 20 Millionen Kaffeebäumen und Zuckerrohr bepflanzt — 1897 Erträge von 1500 bis 2000 t Kaffee und zwei Drittel Millionen Kilogramm Zucker lieferten und, ohne den sonstigen Grundbesitz im Werthe von reichlich 76 Millionen Mark, einen Gesammtwerth von 20 Millionen Mark darstellen; hiervon entfallen auf Guatemala allein drei Viertel. — Was Westindien anlangt, so sind bisher die mit der Insel Cuba verknüpften deutschen Interessen die bedeutendsten in diesem Wirtshschaftsgebiete gewesen. Selbst in den unruhigen politischen Zeiten des Jahres 1897/98 wurde der Kapitalwerth der 15 deutschen Handelshäuser im Konsulatsbezirke Havana auf 30 Millionen Mark geschätzt; der etwa 17 Millionen Mark betragende Handelsverkehr mit Deutschland, vornehmlich in Taback, Kaffee, Zucker, Reis und Industriewaaren, ruhte zum grofsen Theil in ihren Händen, und noch weit erheblicher war ihr Antheil an dem Handel mit den Vereinigten Staaten und Grofsbritannien. Während bei dem unentwickelten Eisenbahnbaue des Landes die deutsche Kapitalbetheiligung hier eine kaum nennenswerthe war, fand deutsches Geld und deutsche Arbeit ein fruchtbares Feld auf anderen industriellen Gebieten, namentlich in der Taback- und Zuckerverarbeitung, aber auch in hygienotechnischen Unternehmungen (Wasserwerk, Eisfabrik), die sich in jenem Klima als recht rentabel erwiesen. Die Rohstofferzeugung für die erstgenannten Fabriken lag theilweise ebenfalls in deutschen Händen oder erfreute sich energischer deutscher Betheiligung; auf den 6000 bis 6500 ha umfassenden Kaffee-, Zucker- und Tabackplantagen verzinste sich das Anlagekapital, das auf viele Millionen berechnet wird, mit 9 bis 10 v. H. in friedlichen Zeiten. Welche Veränderungen der spanisch-amerikanische Krieg im Wirthschaftsleben Cubas zur Folge haben wird, läfst sich noch nicht übersehen. — Das zweite reiche Zentrum deutscher Interessen in der westindischen Inselwelt ist die Insel Haiti mit der Negerrepublik Haiti und dem Mischlingsstaate St. Domingo. Gegen 50 deutsche Handelshäuser vermitteln grofsentheils den Handel mit Deutschland, der in den letzten Jahren zwischen 10 und 16 Millionen schwankte, in weit umfassenderem Mafsstab aber die Handelsgeschäfte mit den Vereinigten Staaten, England, Frankreich und dem übrigen Europa. An dem ganzen Aufsenhandel Haitis, den man auf 70 bis 80 Millionen Mark schätzt, wird der deutsche Antheil auf ungefähr zwei Drittel berechnet. Im Süden reihen sich in den Länderkranz um das amerikanische Mittelmeer die am Karibischen Meere belegenen Republiken Columbia und Venezuela des südamerikanischen Kontinents ein. Der deutsche Handel mit Columbia machte im Jahre 1898 ein Drittel des dortigen Gesammthandels aus und ging zum gröfsten Theil durch deutsche Handelshäuser; die Hauptausfuhrprodukte sind Kaffee, Häute, Taback und Steinnüsse, während aus Deutschland besonders Manufakturwaaren bezogen werden. Kaffee- und Kakaoplantagen sind in der Gröfse von 20 000 ha in deutschen Händen und bringen bei günstiger Konjunktur 60 000 Mark jährliche Erträge. Eine Goldmine ist ganz, eine Quecksilbermine zum Theil in deutschem Besitze. In dem Föderativstaate Venezuela, dem ersten überseeischen Gebiete, wo vor 400 Jahren

deutsche Kolonisatoren festen Fufs zu fassen versucht hatten, sind deutsche Interessen gleichfalls in erheblichem Umfange vorhanden. Die Zahl der ansässigen Deutschen ist zwar nicht sehr grofs, doch beherrscht der deutsche Kaufmnnn den venezolanischen Mark. Unsere Handelsbeziehungen mit Venezuela umfafsten 1898 einen Werth von fast 20 Millionen Mark, in der Ausfuhr nach Deutschland vorwiegend aus Kaffee, Kakao, Kautschuk, Häuten und Holz, in der Einfuhr aus Deutschland in Textilwaaren, Schiefspulver und Eisenwaaren bestehend.

Wenden wir uns nunmehr Nordamerika zu, so ist vorauszuschicken, dafs die Vielgestaltigkeit der deutschen Interessen in den Vereinigten Staaten es nicht angängig erscheinen liefs, die vom Reichs-Marineamte veranstaltete Erhebungsweise für die übrigen nordamerikanischen Landestheile auch auf dieses Staatengebiet auszudehnen. Es steht aber fest, dafs die Höhe der dortigen deutschen Kapitalinteressen eine ganz aufserordentliche ist. Sie wurde schon früher (1897) auf gegen 2 Milliarden geschätzt, wobei hauptsächlich die Anlagen in amerikanischen Anleihen und Eisenbahnwerthen, in Industrieunternehmungen, zum Theil auch einiger landwirthschaftlicher Grundbesitz im Nordwesten und daneben vor allem die grofsen Kapitalien in Betracht kommen, die in Handelsgeschäften deutscher Häuser dort angelegt sind und sich auf Hunderte von Millionen belaufen. Ein grofser Theil des überseeischen Handels befindet sich in den Händen deutscher Häuser, die in allen grofsen Plätzen zu finden sind und für eine Reihe von Waaren die mafsgebende Rolle spielen, so für Kaffee und Taback; auf dem Baumwollenmarkte sind sie ebenfalls stark vertreten. Auch heute noch gehen die Schätzungen dahin, dafs sich die Gesammtsumme der dortigen deutschen Interessen inzwischen nicht vermindert hat. In der britischen Dominion of Canada haben die Deutschen ihre Staatsangehörigkeit nur in geringem Mafse zu bewahren vermocht, so dafs — trotz der sehr bedeutenden Menge deutschredender und deutschgesinnter Elemente in jenem Lande — die Zahl der eigentlichen Reichsbürger und die Summe ihrer Interessen im dortigen Wirthschaftsleben nicht gerade hoch ist. Namentlich mit Rücksicht auf die Heimstättengesetzgebung haben sich die Deutschen, um Grundbesitz überhaupt erwerben zu können, fast ausnahmslos, vielleicht zu $^{15}/_{16}$, naturalisiren lassen müssen. In den sieben deutschredenden Ansiedelungen des Bezirks Montreal sind kaum der vierte Theil Reichsdeutsche; gleichwohl besteht in diesem Konsulatsbezirk eine Reihe rein deutscher Handelshäuser, die besonders die Vermittelung der deutschen Einfuhr in Höhe von 24 Millionen Mark und daneben derjenigen aus Grofsbritannien, Frankreich, Oesterreich und den Vereinigten Staaten besorgen.

Alles in Allem vereinigt der ganze amerikanische Kontinent für Deutschland eine Interessensumme von rund $4^1/_2$ bis 5 Milliarden.

In der Südsee hat sich bisher das deutsche Kapital überwiegend auf das Festland Australien konzentrirt; von den 550 bis 600 Millionen Mark, die diese Gebiete aufgenommen haben, entfallen fünf Sechstel — zur Hälfte aus Handelswerthen, zur Hälfte aus industriellen, Bergwerks- und landwirthschaftlichen Kapitalien zusammengesetzt — auf den Kontinent. Die für Deutschland bedeutsamste unter den australischen Kolonien ist Neu-Südwales. Hier arbeiten allein in den deutschen Handelshäusern, deren Zahl über 50 beträgt, gegen 85 Millionen Mark Betriebskapitalien, die sich in dem Einfuhrgeschäfte mit Deutschland, England und Belgien und dem Exporthandel nach Deutschland gut verzinsen, auch in dem blühenden Zwischenhandel Gelegenheit zu eifriger Bethätigung finden. Den hohen kommerziellen Interessen stehen

entsprechende industrielle zur Seite: 50 bis 80 Millionen — eine genauere Feststellung ist bei der weit verbreiteten genossenschaftlichen Betheiligung zahlreicher kleinerer Kapitalbeträge nicht möglich — sind in Bergwerksunternehmungen angelegt. Weitere Millionen entfallen auf die Leder-, Instrumenten-, Konfektions- und Brauindustrie. Der deutsche Landbesitz, der einen Werth von 30 Millionen darstellt, ist zum Theil für Zuckerplantagenbetrieb und Weinbau, zum Theil für Zwecke ausgedehnter Schafzüchtereien verwerthet, ein Theil ist in Ackerbaukolonien zusammengelegt. Der städtische Grundbesitz wird auf weitere 20 Millionen geschätzt. — In der ozeanischen Inselwelt bestehen, abgesehen von den deutschen Schutzgebieten in der Südsee, deutsche Interessenmittelpunkte in Neuseeland, auf den Tonga-, den Fidschi-Inseln und auf dem amerikanischen Hawai. Allein im Handel Hawais sind 13 Millionen fast ausschliefslich in selbständigen deutschen Häusern angelegt, die Zucker, Reis und Kaffee namentlich gegen die Industrieerzeugnisse Deutschlands und Amerikas austauschen und dabei Kredite von vielen Millionen für das hawaianische Geschäft selbst bewilligen oder von auswärts heranziehen; vor allem aber sind die Deutschen im Zuckerplantagenbetriebe mit eigenen Unternehmungen oder bedeutenden Antheilen hervorragend vertreten; auf den deutschen Antheil entfallen von der Zuckerernte etwa 30 000 bis 40 000 Tonnen.

In Asien, mit Einschlufs der Levante, vertheilt sich die deutsche Interessensumme in Höhe von fast einer Milliarde mit einem knappen Drittel auf Ostasien, mit einem Viertel auf Hinter- und Vorderindien und die niederländische Inselwelt nebst den Philippinen und mit dem Reste von reichlich zwei Fünfteln auf das Türkische Reich, von dem bedeutende Theile allerdings schon nach Europa und Afrika übergreifen. (Hier ist inzwischen die Steigerung wohl am erheblichsten gewesen.) Während im Orient, gerade wie in China, die industriellen, die Eisenbahnanlagen im Vordergrunde des Kapitalinteresses stehen, überwiegen in allen anderen Ländertheilen, mit Ausnahme des fruchtbaren Pflanzungsgebiets der Molukken, die Handels- und Kreditgeschäftsinteressen. Im Einzelnen entnehmen wir der Zusammenstellung, dafs zwischen dem unter britischer Herrschaft und Verwaltung stehenden Gebiete der vorderindischen Halbinsel und dem Deutschen Reiche jährlich ein Waarenstrom im Werthe von weit über 250 Millionen hin und her fluthet. Es arbeiten in den dortigen Konsulatsbezirken einige 30 rein deutsche Handelshäuser im Einfuhr- und Ausfuhrgeschäfte mit Deutschland, das allerdings von dem Umfange des englischen Geschäfts dieser Häuser noch übertroffen wird. Nebenbei arbeiten sie auch in der Schiffsmakelei und im Bankfache. Zahlreiche deutsche Handelsfirmen und industrielle Unternehmungen sind aufserdem durch englische und einheimische Häuser an den verschiedensten Plätzen Indiens vertreten. Die in starker Entwickelung befindlichen, modern betriebenen Industrien finden in deutschen Unternehmern eifrige Vertreter und Förderer; Textil- und Holzfabriken, Mühlen, Düngerfabriken u. s. w. sind von Deutschen begründet und werfen gute Erträge ab, ebenso Thee-, Kaffee- und Vanilleplantagen von 2000 bis 3000 ha Umfang. Im Südosten Asiens und seiner Inselwelt, einem Gebiete von mehr als 4 Millionen Quadratkilometern Landfläche mit der hohen Bevölkerungsziffer von 80 Millionen Menschen, breiten sich starke deutsche Interessen an den wichtigsten und fruchtbarsten Plätzen in stetiger Steigerung aus. Deutschland unterhält mit Britisch- und Französisch-Hinterindien, Siam, den niederländischen und den ehemalig spanischen Inseln einen Handel im Werthe von 80 bis 90 Millionen und sieht alljährlich 250 bis 300 beladene Schiffe mit 500 000 bis 600 000

Registertons zwischen seinen Häfen und denen des südlichen und südöstlichen Asien verkehren. Auf dem hinterindischen Festlande, das Europa und besonders Deutschland mit Reis, tropischen Hölzern und Gewürzen versorgt, bestehen über 30 deutsche Handelshäuser mit beträchtlichen Umsätzen, dank der reichen Geschäftsbeziehungen, die sich nicht auf Europa beschränken, sondern fast über die ganze Welt erstrecken. Die meisten der Häuser sind zugleich eng verbunden mit Reis-, Oel-, Sägemühlen u. dgl. Ein Theil des auf 50 Millionen geschätzten Grundbesitzes dieser Firmen entfällt auf deutsche Kaffee-, Kakao-, Vanille-, Taback- und Kautschukplantagen und ein Zinnbergwerk nebst Schmelze sowie eine Dockanlage im Bezirke Singapore, an der Deutsche betheiligt sind. Noch weit intensiver bethätigt sich deutsche Unternehmung in der fruchtbaren niederländischen Inselwelt mit ihren Schätzen an kostbaren Gewürzen, Kaffee und Taback. Deutsche und holländische Interessen sind hier vielfach in der Form von Theilhaberschaft und Kreditvereinigung so eng verwachsen, dafs eine Aussonderung der deutschen Werthe nicht in allen Fällen möglich ist. Mehr als 20 gröfstentheils rein deutsche Handelshäuser sind in Niederländisch-Indien thätig. Auch die Verschiffung der ganzen Tabackernte von Ostsumatra, etwa 200 000 Ballen (zu 80 kg) im Jahre, liegt in den Händen dreier deutscher Häuser. Bildet auch der Handel mit Deutschland und Holland den Kern der Geschäfte der deutschen Handelshäuser, so erstrecken sich diese doch auch in reichem Mafse auf England, Frankreich und die Vereinigten Staaten. Die industriellen Unternehmungen beschränken sich auf einige, an sich aber keineswegs unbedeutende Anlagen, wie elektrische Betriebswerke, Eisfabrikation und Sägewerke; wichtiger ist jedenfalls die Betheiligung an sieben Goldminengesellschaften und an den javanischen Kleinbahnen. Die gröfsten Interessen der Deutschen beruhen auf dem Plantagenbaue, namentlich in Sumatra. Dort gehören ihnen 9 Tabacksplantagen mit 16 330 ha Fläche, 6 Kaffeeplantagen im Umfange von 8520 ha, ferner auf Java Kaffee- und Pfefferplantagen in ähnlicher Ausdehnung, auf Banda eine Muskatpflanzung; die Erträge sind insgesammt auf 20 bis 30 Millionen Mark anzusetzen, ungerechnet den Werth der Baulichkeiten, Wohnhäuser, Lagerräume und des Grundbesitzes. Auf den nunmehr amerikanischen Philippinen waren zur spanischen Zeit die Deutschen gleichfalls nicht unerheblich vertreten. — In Ostasien hatte sich deutsches Kapital an der Ausbeutung Chinas bis vor Kurzem, mit Ausnahme der Niederlassung von Handelshäusern in den Vertragshäfen, nur in geringem Umfange betheiligt. Erst die Schaffung einer deutschen Interessensphäre und der Erwerb von Konzessionen für geschlossene deutsche Niederlassungen in einigen der Vertragshäfen haben begonnen, Wandel zu schaffen. Die Handelsbeziehungen mit China waren allerdings bereits seit Jahrzehnten nicht ohne Wichtigkeit: Deutschland exportirte 1898 nach China für 48 und importirte für 21,7 Millionen Mark Waaren direkt. Deutsche Handelshäuser bestehen in der englischen Kolonie Hongkong und den chinesischen Plätzen Hankow, Swatow, Amoy, Futschau, Tschifu, Tientsin und Shanghai im Ganzen 105. Der Handel aller dieser Häuser mit Deutschland ist beträchtlich und umfafst in der Einfuhr hauptsächlich Maschinen und Eisenwaaren, in der Ausfuhr Thee, Reis und Federn. Industrielle Unternehmungen giebt es nur wenig; nur in Shanghai wird eine Baumwoll- und Seidenspinnerei sowie eine Dockanlage mit deutschem Kapitale betrieben. Aufserdem ist deutsches Kapital vielfach betheiligt an englischen Gesellschaften, vor allem an Schiffahrts-, Dock- und Versicherungsgesellschaften in Honkong und Shanghai. Eisenbahnbau beabsichtigt bekanntlich das deutsche Schantung-Eisenbahnsyndikat

mit 54, den Abbau von Kohlenbergwerken das Schantung-Bergbausyndikat mit 12 Millionen Mark zu betreiben. An sonstigen deutschen Kapitalinteressen sind u. a. diejenigen der deutsch-asiatischen Bank in Shanghai mit 10 Millionen Mark zu erwähnen, die daneben noch eine Forderung von $2^1/_2$ Millionen an der in chinesischem Staatseigenthume stehenden Bahn Tientsin-Taku hat, sowie das Geschäft der deutschen See- und Feuerversicherungsgesellschaften. — Japans Handelsbeziehungen zu Deutschland im Werthe von 53 Millionen Mark erhalten dadurch besondere Bedeutung, dafs vorläufig noch $^4/_5$ dieser Summe auf die Einfuhr aus Deutschland kommen. Deutsche Handelshäuser sind 65 vorhanden; 42 v. H. des von ihnen betriebenen Handels kommen auf Deutschland mit einem Umsatze von 100 Millionen Mark, während im Verkehre mit anderen Ländern 140 Millionen Mark umgesetzt werden.

Im Anschlusse hieran mögen noch einige Angaben Platz finden, die sich auf das Türkische Reich beziehen und in der Denkschrift in einem besonderen Abschnitte niedergelegt sind. Dieses grofse Gebiet, das sich, mit Einschlufs Egyptens, über eine Fläche von der siebenfachen Gröfse Deutschlands zwischen dem 20. und 43. Breitengrad erstreckt und von etwa 40 Millionen Menschen bewohnt wird, ist neuerdings in steigendem Umfange zum Zielpunkte fruchtbarer Thätigkeit des deutschen Kaufmanns, des deutschen Landwirths wie deutscher Industrieller und Eisenbahnunternehmer geworden. Der über 100 Millionen Mark betragende Handel zwischen Deutschland und der Türkei (mit Einschlufs Egyptens) liegt zum weitaus gröfsten Theil in den Händen der überall errichteten deutschen Handelshäuser, deren in den europäischen Provinzen etwa zwei Dutzend mit mehr als 5 Millionen Mark Betriebskapital, in Kleinasien und Palästina über 30 mit 6 bis 7 Millionen Mark, in Egypten gegen 50 mit 28 Millionen Mark für Einfuhr und Ausfuhr, Kommission, Spedition und gelegentlich auch im Versicherungs- und Bankgeschäfte thätig waren sowie Kredite bis zu 30 und 35 Millionen jährlich gewährten oder vermittelten. Von einer dauernden Steigerung des Schiffsverkehrs mit Deutschland, der 1898 bereits 150 000 Registertonnen umfafste, erwarten die deutschen Häuser ein weiteres Zunehmen des Bezugs von deutschen Industriewaaren; hier hat namentlich die ständige Ausdehnung der deutschen Levantelinie und ihrer Durchgangstarife fördernd gewirkt. Von dem deutschen Grundbesitze, der einen Werth von 25 bis 30 Millionen Mark darstellt, entfallen gegen 13 000 ha in Egypten auf Baumwollen- und Zuckerpflanzungen. Der überwiegende Theil aber besteht in städtischem Haus- und Anstaltsbesitze. Unter den industriellen Kapitalanlagen nehmen die Eisenbahnen den ersten Rang ein. Mit 225 Millionen Mark waren schon 1898 deutsche Banken, Aktieninhaber und Unternehmer an den Bahngründungen in der europäischen und asiatischen Türkei betheiligt. Ueber die Hälfte davon entfällt auf die anatolischen Strecken, die nunmehr durch die neuen Konzessionen des Jahres 1899 eine grofse Erweiterung erfahren werden (der Bau der Bagdadbahn erfordert nach sachverständiger Schätzung ein Kapital von etwa 400 Millionen Mark). Der Bergwerksbetrieb hat nur unbedeutende Summen deutschen Geldes angezogen; um so reger ist die deutsche Unternehmung auf den Gebieten der Textil-, der Nahrungs- und Genufsmittelindustrie, im Hotelwesen, in Eisfabriken, Wasserwerken u. s. w., worin im Ganzen 6 Millionen Mark von deutscher Seite angelegt waren. Sieht man von der grofsen Summe idealer und finanzieller Interessen ab, welche die 1500 bis 2000 in der Türkei lebenden arbeitsamen und meist wohlhabenden Staatsangehörigen für Deutschland verkörpern, so ergeben sich aus den Vertretungen bedeutender deutscher

Versicherungs- und Rhedereigesellschaften, aus der Betheiligung des deutschen Finanzmarkts an den türkischen, namentlich den bulgarischen Emissionen in Höhe von 20 Millionen und aus dem Bestehen zahlreicher kleinerer geschäftlicher Betriebe, neben den oben genannten Beträgen, weitere so beträchtliche Werthe, dafs eine für 1897/98 berechnete Gesammtsumme von 400 Millionen Mark für alle wägbaren Interessen der deutschen Wirthschaft im Türkischen Reiche noch zu niedrig angesetzt war.

Es erübrigt, noch kurz auf **Afrika** einzugehen. In diesem Welttheile, der (abgesehen von Egypten und den deutschen Schutzgebieten) an Umfang des investirten deutschen Kapitals — über eine Milliarde — mit Asien auf der gleichen Stufe steht, hat das südafrikanische Territorium, insbesondere Transvaal mit seinen Minenunternehmungen, fast allein diese Summe angezogen, während auf die gesammten ausgedehnten Küstengebiete im Norden, im Westen und im Osten weniger als 100 Millionen entfallen. In dem nordafrikanischen Konsulatsbezirke Tanger sind 16 deutsche Handelshäuser ansässig, die Einfuhr-, Ausfuhr- und Kommissionsgeschäfte besonders mit Deutschland und England betreiben. Der Plantagenbetrieb besteht im wesentlichen nur aus Traubenpflanzungen. Im Schiffahrtsverkehre von vier der maurischen Häfen, auf die fast 1 Million Registertons entfielen, überwog die deutsche Flagge. In dem unter französischem Einflusse stehenden Tunis beschäftigen sich 5 deutsche Handelshäuser mit der Einfuhr überwiegend deutscher, daneben französischer und anderer europäischer Waaren. An der Westküste Afrikas sind in den aufserdeutschen Gebieten nur geringe deutsche Interessen vertreten; in den 9 deutschen Handelshäusern, die im Konsulatsbezirke Monrovia (Liberia) bestehen und 14 Filialen unterhalten, arbeitet ein Betriebskapital, das sich mit dem flotten Austausche der Landesprodukte, namentlich von Kautschuk und Palmkernen, gegen von Deutschland eingeführte Genufsmittel und Fabrikate gut verzinst. Sonstige Interessengebiete sind für die deutsche Wirthschaft an der Westküste Afrikas im französischen Kongogebiet und dem Kongofreistaate vorhanden, mit denen ein schwunghafter Handelsverkehr in der Entwickelung begriffen ist. Die deutsche Schiffahrt nahm an dieser Küste (1899) mit 150 000 Registertons gleich den Platz nach der englischen ein und bewältigte mehr als den vierten Theil des ganzen Schiffsverkehrs zwischen Europa und der Westküste. — Im Kaplande findet sich, wie in den meisten übrigen englischen Besitzungen, die Erscheinung, dafs die zahlreichen über das ganze Land verstreuten Deutschen zum überwiegenden Theil in der sie umgebenden Nationalität aufgegangen sind. Es besteht dort eine Anzahl rein und gemischt deutscher Handelshäuser, die an dem 35 Millionen betragenden Handel mit Deutschland stärker als die übrigen Handelsfirmen und ferner an dem Zwischenhandel mit den Nachbarstaaten erheblich betheiligt sind. — In Transvaal arbeiten aufserordentlich hohe deutsche Kapitalien nicht sowohl im Handels- und Bankgeschäfte allein, in dem gegen 100 Millionen deutsche Kapitalien und Kredite stecken, die hauptsächlich einen lebhaften Handelsverkehr mit Deutschland und England vermitteln, sondern vor allem auch, wie bereits erwähnt, in den Minenunternehmungen: reichsdeutsche Häuser, Banken und Aktieninhaber finanziren diese reichen Betriebe mit Hunderten von Millionen; die amtlichen Berichte schätzen den Werth der Kapital-, Kredit- und Geldaktienbeträge, mit Einschlufs der selbständigen deutschen Unternehmungen, auf 730 Millionen Mark. Die an sich stattliche Betheiligung an der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn und die sonstigen deutschen industriellen Unternehmungen treten demgegenüber in den Hintergrund. Auch die Taback- und Kaffeeplantagenbetriebe wie der

Grundbesitz, der sich hier und da zu ziemlich selbständigen deutschen oder halbdeutschen Ansiedelungen herausgebildet hat, so beträchtliche Werthe sie verkörpern, verschwinden vor jenen Summen. — In dem ostafrikanischen Bezirke Zanzibar haben sich die Anlagen deutscher Gelder und Arbeit mit Erfolg behauptet. Die 6 deutschen Handelshäuser hatten 1897 einen Umsatz von rund 18 Millionen in Landesprodukten und Europawaaren sowie im Zwischenhandel. Durch die Besorgung englischer Bankgeschäfte (in Beträgen von einigen 20 bis 30 Millionen) und Vertretung der deutschen Ostafrikalinie steigern sie ihre Geschäftsinteressen nicht unwesentlich. Wie bedeutend Deutschland sonst an dem Wirthschaftsleben der ostafrikanischen Küste interessirt ist, geht aus dem intensiven Schiffahrtsverkehre der deutschen Flagge in den dortigen Häfen hervor: die deutsche Linie an der Ostküste Afrikas ist doppelt so umfangreich als die englische und die französische und vermittelt dementsprechend bei weitem das gröfste Geschäft.

Die bedeutenden Werthe, die ferner in den $8^1/_3$ v. H. der Gesammtfläche des afrikanischen Erdtheils ausmachenden deutschen Schutzgebieten stecken, der stetig steigende Antheil Deutschlands an dem $2^1/_2$ Milliarden Mark betragenden Gesammthandel Afrikas (mit Ausschlufs Egyptens) — er betrug 1898 bereits 130 Millionen Mark —, der aufserordentlich rege Schiffsverkehr zwischen Deutschland und dem schwarzen Erdtheil: alles dies erhöht das wirthschaftliche Interesse der Deutschen an Afrika weit über den oben angegebenen Werthbetrag hinaus.

Eine Zusammenfassung aller dieser über die Erde verbreiteten deutschen Kapitalanlagen ergiebt die beträchtliche Summe von 7 bis $7^1/_2$ Milliarden, deren Zinserträge dazu beitragen, den deutschen Antheil an der Weltwirthschaft immer mehr zu festigen und zu erweitern. Wie grofs diese Zinserträge sind und ein wie grofser Antheil davon direkt nach Deutschland zurückfliefst, läfst sich nicht feststellen. Als sicher aber wird von Sachverständigen bezeichnet, dafs als angemessener Ertrag aus überseeischen Unternehmungen der Verzinsungssatz von 6 bis 10 v. H. und darüber anzusehen sei. Nehme man angesichts der Thatsache, dafs ein Theil der Zinsen im Auslande verbleibt, nur den minimalen Durchschnittssatz von 6 v. H. an, so würde das deutsche Nationaleinkommen durch die überseeischen Kapitalanlagen einen jährlichen Zuwachs von 420 bis 450 Millionen Mark erfahren.

Hierzu kommen aber noch die Anlagen in auswärtigen Anleihen und Spekulationsunternehmungen, die ihrem Umfange nach nicht zu bemessen sind.

Es liegt auf der Hand, welche steigende Verantwortlichkeit mit der zunehmenden Ausdehnung der sich immer vielgestaltiger verbreitenden Kapitalinteressen über die Erde hin entsteht. Durchaus zutreffend ist es daher und verdient ernste Beachtung, wenn die zeitgemäfse Denkschrift mit den Worten schliefst: »Nicht nur in diesen oder jenen kleineren Staaten mufs Deutschland in der Lage sein, die Arbeit seiner Staatsangehörigen und deren Erträgnisse zu schützen, sondern vor allem mufs seine Aufmerksamkeit sich darauf richten, zu verhindern, dafs andere Grofsmächte sich berechtigt oder im Stande erachten, die Rechte oder das Interessengebiet deutscher Unterthanen auf dritten Plätzen direkt oder indirekt anzugreifen.«

99. Zur Geschichte des Postwesens am Niederrhein.

Von Herrn Postdirektor Bruns in Düsseldorf.

(Schlufs.)

Der Post-Kommissarius Schöpplenberg wurde nun nach Bonn abgeordnet, um die Ausfertigung der Konzession persönlich zu betreiben. Nach zweitägigen Verhandlungen war die Angelegenheit erledigt. Für die freie Fahrt durch das Rheinische Erzstift mufsten jährlich $166^2/_3$ Rthlr. und daneben für die etwa mit einem zweiten Wagen beförderten steuerpflichtigen Sachen weitere 100 Rthlr. gezahlt werden. Die für Beförderung der Passagiere erforderlichen »Extra-Wagen« sollten frei gehen. Als Entgelt mufsten die Kellerei-Gefälle von Kempen, etwa 4 bis 5000 Rthlr. jährlich, mit diesem Wagen von Crefeld nach Cöln umsonst befördert werden. Schöpplenberg hatte nebenbei alle Hebel in Bewegung gesetzt, sowohl die Konzession für diesen als für den anderen Wagen auf ewige Zeiten zu erlangen, oder wenigstens das Recht der Erblichkeit für seine Familie auszuwirken. Darauf wollte sich die Kurfürstliche Regierung indes nicht einlassen. Die Konzession wurde nur auf 12 Jahre ertheilt.

Als Entschädigung für die Reise von Cleve nach Bonn und für die Auslagen an Stempel u. s. w., nicht minder an »*douceurs*«, erhielt Schöpplenberg aus der Schatulle des Königs 79 Rthlr. 12 Stüber.

In Dormagen berührte der Wagen kurpfälzisches Gebiet. Bei Erwirkung der Konzession für diesen Theil fand Schöpplenberg in seinem Vetter Maurenbrecher zu Düsseldorf eine werthvolle Hülfe. Unterm 29. März 1764 wurde die zollfreie Durchfahrt gegen Zahlung einer jährlichen Recognition von 2 Goldgulden gestattet. Im Uebrigen fanden auf den Wagen die Vorschriften der General-Verordnung Anwendung, die am 17. Mai 1763 für alle das kurpfälzische Gebiet berührende fremde Postwagen erlassen war. Hiernach durften nur Sendungen bis 80 Pfund, mit Einschlufs der Verpackung, befördert werden. Nur 14 Tage vor und nach den beiden Frankfurter Messen war die Gewichtsgrenze auf das Doppelte erhöht. »Die Aufladung aller übriger schwehrer Ballots und Waaren-Verschlägen, *in specie* auch aller nassen Waaren und Früchten (jedoch mit Ausnahme derenjenigen, so für Unseren- dann die Chur-Trier- und Chur-Cöllnische Höfe vermög jedesmahl aufzulegender Beglaubigung beschrieben seynd), wie auch aller Transport verruffener, oder Reichs- und Creyfs-*Conventions*-widrigen Müntz-Sorten *sub poena confiscationis* gantz und für beständig untersaget.«

Der König drängte, dafs der Wagen endlich die Fahrten beginnen sollte. Aber mit den Wege-Instandsetzungen ging es nur langsam voran. Bei der Fahrt nach Bonn war der Post-Kommissarius Schöpplenberg mit einem leichten »Kurier-Wägelchen«, worin nur zwei Personen Platz hatten, auf den grundlosen Wegen zwischen Neufs und Crefeld derart eingesunken, dafs er aussteigen, bis an die Kniee durch das Wasser waten und Hülfe herbeiholen mufste. In demselben Zustande war die Strafse zwischen Crefeld und Hüls, ferner von Kevelaer bis Haus Wissen und im Clevischen Walde. Im Cölnischen wurden die Ausbesserungen eifrig betrieben, ebenso im Geldrischen, namentlich bei Geldern selbst, wo damals die Festungswerke geschleift wurden. Aber zwischen Neufs und Crefeld gingen sie sehr schläfrig von statten, wie Schöpplenberg in einem Berichte vom 25. Mai 1764 an das General-Postamt meldet. Er sagt darin, »dafs der Postmeister Rodemann mehr von den *Douceur*-Geldern, so in Crefeld zu diesem Zwecke gesammelt seien, an die Amtsverwalter kommen lassen müfste.«

Diese gegen den Postmeister Rodemann gerichtete bissige Bemerkung war auf das gespannte Verhältnifs zurückzuführen, das zwischen ihm und Schöpplenberg bestand. Rodemann hatte gehofft, dafs die Direktion des neuen Postkurses ihm übertragen werden würde, weil die Anregung zur Einrichtung des zweiten Wagens von der Crefelder Kaufmannschaft ausgegangen und der Plan für den Gang der Post von Rodemann in Gemeinschaft mit seinem Schwager, dem Postmeister Poeppelmann, ausgearbeitet worden war. Schöpplenberg seinerseits glaubte, ein gröfseres Anrecht auf Uebertragung des Postkurses zu haben. Er reichte unterm 27. September 1763 ebenfalls einen Entwurf zur Einrichtung des Postkurses ein. Nach dem Rodemannschen Plane sollte der Wagen Dienstags und Donnerstags um 5 Uhr früh von Cöln abfahren, $5\frac{1}{2}$ Uhr Abends in Crefeld eintreffen und am folgenden Tage 6 Uhr früh nach Cleve weiterfahren, wo die Ankunft $8\frac{1}{2}$ Uhr Abends erfolgen sollte. Für die Weiterführung nach Holland war als Endpunkt die Stadt Nimwegen in Aussicht genommen. Schöpplenberg hatte in seinem Entwurfe dieselben Abfahrtstage vorgesehen, schon deshalb, weil nur dann in Cöln der Anschlufs an den Frankfurter Wagen erreicht werden konnte. Aber als Endpunkt des Kurses war Arnheim in Aussicht genommen. Der Pferdewechsel sollte nicht in Crefeld, sondern in Geldern stattfinden. Auch in Angabe der Entfernungen wichen beide Pläne von einander ab, und zwar zu Ungunsten des Rodemann. Das General-Postamt übersandte den Entwurf Schöpplenbergs zur Begutachtung an Rodemann. Letzterer bemängelte die Vorschläge seines Mitbewerbers in schärfster Weise. Er schilderte die schlechten Wege von Cleve nach Arnheim, führte aus, dafs der geradeste Weg nach Amsterdam nur über Nimwegen führe. »Wenn man dem Wagen den Weg nach Amsterdam über Cleve und Arnheim anweisen wolle, würde dieses ebenso viel seyn, als die Kirche ums Dorff tragen, und der Verfasser qu. Plans verfällt bey Jedermann in den Verdacht, dafs die angewiesen werden wollende übeln *Detour* von 4 oder wenigstens 2 Stunden eine blofse *finesse* seyn, wodurch er sich den baldigen Verfall oder wohl gar völligen Umsturz des neuen Post-*Courses* versprechen, den er nicht wie vormahls auf andere Art zu hintertreiben gewufst hätte.« Rodemann legte zwei neue Entwürfe vor, wovon der eine sogar die Stadt Cleve auf dem Kurse unberücksichtigt liefs. Schöpplenberg wies die gegen ihn erhobenen Vorwürfe energisch zurück. Er nannte die Pläne des Rodemann einfältig, verwahrte sich gegen die Verunglimpfung, dafs er die Einrichtung des Wagens zu hintertreiben suche, und sprach schliefslich dem Rodemann alle Sachkenntnifs ab.

Die Vorschläge des Schöpplenberg fanden die Genehmigung des General-Postamts. Er wurde beauftragt, sich zunächst mit Rodemann auseinanderzusetzen.

Die Verständigung gelang zwar, aber die alte Zwietracht kam von Zeit zu Zeit immer wieder zum Vorschein und wurde dann in der Regel beim General-Postamt ausgetragen. Ferner wurde Schöpplenberg beauftragt, die ganze Route zu bereisen, sich nach Posthaltern umzusehen und insbesondere für Ausbesserung der Wege Sorge zu tragen. Er entledigte sich dieses Auftrags mit vielem Geschick und konnte schon im Mai 1764 die Verträge zur Genehmigung einsenden. Als Beispiel möge der Postfuhrvertrag mit dem Posthalter Herbertz in Neufs hier mitgetheilt werden. Er lautet:

»Nachdem ein Hochpreifsliches General-Postamt zufolge gnädigster Ordre vom 5ten May befohlen, dafs die neue fahrende Post von Cöln über Crefeld nach Nimwegen mit dem 1. Juni in *Cours* gebracht und dieserhalb mit den Posthaltern der Ueberfahrt und Expedition

halber contrahiret werden solle; So ist zwischen dem Posthalter Johann Herm. Herbertz zu Neufs auf zwölf nach einander folgende Jahren nachstehender Contrakt entworfen und bis auf nähere Ratification eines Hochpreifslichen General-Postamts geschlossen worden,

Nehmlich es soll und will gedachter Posthalter Herbertz den zweymahl in der Woche hin und wieder gehenden Postwagen, im Fall die Wege in tüchtigen Stande gestellet sind, in der bestimmten Zeit von Neufs bis Crefeld und von Crefeld bis Neufs getreulich überfahren, und 4 tüchtige Pferde dazu halten, richtige Rechnung führen und gehörig vigiliren, dafs ohne seinem Vorwissen zum Nachtheil dieses Postwagens so wenig Persohnen als Paquetten aufgenommen werden, auch sonsten was zum Besten dieses neuen Courses etwa verfüget werden soll, keinem Fremden entdecken, viel weniger die Stunden-Zetteln und Charten vorzeigen, sondern sich in allem den Pflichten eines treuen und Ehrliebenden Posthalters gemäfs betragen und verhalten.

Vor welche treu zu leistende Dienste Ihme der Post-Commissarius Schöpplenberg gelobet und verspricht, aufser dem 10. Theil von der Neufser Einnahme und Postillon-Rock noch jährlich baar zu zahlen die Summe von 400 Rthlr., jedoch mit diesem Vorbehalt, dafs Er, der Herbertz, das sonst von diesem Post-Wagen zu erlegende Brücken- und Wegegeld aus obigen 400 Rthlr. mitentrichten wolle, hingegen aber unter dem ausdrücklichen Beding, dafs im Fall der Weg von Neufs bis Crefeld nicht mit Bestand und hinlänglich repariret würde, Ihme anstatt 400 Rthlr. wenigstens 460 Rthlr. jährlich entrichtet werden müssen. Wogegen aber auch zur *adimplirung* dieses Contrakts hinlängliche Caution und Versicherung zu stellen ist.«

Der Eid, den die Postwärter leisten mufsten, hatte folgenden Wortlaut:

»Nachdem Se. Königl. Majestät in Preufsen mein Allergnädigster König und Herr mich Endesunterschriebenen (folgt der Name) zum Postwärter in Gnaden bestellen und annehmen lassen;
so gelobe und schwehre ich zu Gott, dafs Sr. Königl. Majestät ich in unterthänigstem Gehorsam treu und gewärtig seyn, Dero Nutzen und Bestes befördern, Schaden aber und Nachtheil abwenden, insonderheit die Königl. Post treulich und gebührlich abwarten, Sr. Königl. Majestät, Dero Räthe und Diener, wie auch der Kauffs- und Privat-Leute Briefe und Paquete richtig bestellen, selbige in keines Fremden Hände kommen lafsen, sondern solche gehörigen Orts ohngesäumt abgeben und befördern, das bey mir einkommende Brief- und Postgeld treulich berechnen und Sr. Königl. Majestät zum Nachtheil davon nichts unterschlagen, Dero Königl. und Landesherrliche Postregal gebührlich beobachten, die Postillons zu ihrer Schuldigkeit fleifsig ermahnen, und mich überall nach Inhalt meiner Bestallung und wie einem getreuen Postwärter wohl anstehet und gebühret, auch in der Post-Ordnung weitläufiger vorgeschrieben ist, in unterthänigstem Gehorsam verhalten will. So wahr mir Gott helfe durch Jesum Christum!«

Es war nun noch eine Schwierigkeit zu beseitigen, wobei sich wieder die grofse Geschicklichkeit des Post-Kommissarius Schöpplenberg zeigte. Es bestand nämlich zwischen Nimwegen und Cleve ein täglich verkehrender holländischer Wagen, und die Befürchtung lag nahe, dafs dieser Wagen dem neuen Kurse Abbruch thun könnte. Es mufste wenigstens erreicht werden, dafs dieser holländische Wagen an

den Posttagen nicht verkehrte. Das gelang dem Schöpplenberg, allerdings gegen Zubilligung einer Entschädigung an die Fuhrmannsgilde in Nimwegen.

Endlich am 3. Juni 1764 konnte der neue Wagen seine Fahrten beginnen. Er führte von Cleve 6 Personen und von Cöln 7 Personen mit. Die Personengeld-Einnahme betrug an diesem Tage 50 Rthlr. 14 Stüber. Der Wagen fuhr von Cöln über Dormagen, Neufs, Crefeld, Aldekerk, Geldern, Kevelaer und Goch in 23 Stunden nach Cleve. Der Packetverkehr war im ersten Monat unbedeutend. Dagegen hob er sich im Juli, und zwar in Folge des Versandtes frischer Heringe. Die Crefelder Kaufmannschaft benutzte den Wagen nicht in dem erwarteten Umfange. Bei Einrichtung des Wagens machte sich schon der fiskalische Geist bemerkbar, der bald darauf das Tarifwesen beherrschte. In Folge dessen war sowohl das Personengeld als die Taxe für Packetsendungen höher angesetzt worden, als auf dem alten, längeren Kurse. Die Crefelder Kaufmannschaft, unter Führung der rührigen Gebrüder von der Leyen, erhob hiergegen Einspruch und setzte auch die Herabminderung der Tarife durch. Im 3. Vierteljahr 1764 ergab der Kurs einen Ueberschufs von 2609 Thaler 13 Gr. 11 Pf.

Es war in Aussicht genommen, von Crefeld aus einen Anschlufswagen nach Wesel und Aachen einzurichten. Zweifellos war hiervon eine wesentliche Verkehrszunahme für den Kurs nach Cöln und Cleve zu erwarten. Der Wagen sollte über Mörs nach Wesel fahren und den Anschlufs an den Berliner Kurs vermitteln. Wegen Durchführung des Wagens nach Aachen wurden Unterhandlungen mit der kurpfälzischen Regierung angeknüpft. Indefs stiefs man hier auf so grofse Schwierigkeiten, dafs der Plan fallen gelassen werden mufste.

Die Benutzung des neuen Postkurses wurde in der Kaufmannschaft mehr und mehr beliebt, so dafs der Post-Kommissarius Schöpplenberg den Kurs als »*florissante*« bezeichnen konnte. Da tauchte unerwartet ein Konkurrenzunternehmen auf, welches den beiden zwischen Cöln und Cleve bestehenden preufsischen Postkursen verhängnifsvoll werden konnte: es war die Einrichtung einer fahrenden Post von Cöln nach Venlo.

II. Streitigkeiten wegen des kurcölnischen Postwagens Cöln-Venlo.

Im Jahre 1784 kam dem Post-Kommissarius Schöpplenberg zu Cleve das Gerücht zu Ohren, dafs der neue Kurfürst von Köln alle Posten in seinen Landen unter seine Hoheit bringen wolle. Die Leitung sollte dem kurcölnischen Postdirektor Pauli, die Bespannung dem Kaiserl. Post-Stallmeister Elsen übertragen werden. Schöpplenberg berichtete sofort an das General-Postamt in Berlin. Letzteres legte der Sache keine Bedeutung bei, weil die für die beiden Postwagen nach Cleve von Kur-Cöln ertheilten Konzessionen erst am 31. März 1788 und 31. Dezember 1789 ablaufen würden, bis dahin also eine Aenderung nicht eintreten könnte. Zwei Jahre später tauchten neue Pläne auf. Zunächst sollte der alte kurcölnische Wagen zwischen Cöln und Neufs wieder eingerichtet werden. Es sollten dann die Güter mittelst Karren von Neufs nach Düsseldorf geschafft werden, um dort mit dem Maurenbrecherschen Wagen über Duisburg–Wesel nach Holland Weiterbeförderung zu erhalten. Diesen Plan hatten die preufsischen Posten nicht zu fürchten, weil der Weg viel weiter als über Crefeld nach Cleve und Holland war und die Frachten erheblich vertheuert hätte.

Gefährlicher war ein anderer Vorschlag, einen Wagen von Cöln nach Venlo einzurichten. Zwischen Venlo und Nimwegen bestand bereits eine von einem Holländer geleitete vorzügliche Verbindung. Auf diesem Wege war die Entfernung zwischen Cöln und Nimwegen um 2 Stunden kürzer

61*

als auf dem Wege über Cleve. Es war also mit Recht zu befürchten, dafs der Personen- und Güter-Verkehr nach Holland sich dieser neuen Route zuwenden würde. Damit würden aber die beiden preufsischen Postwagen brach gelegt worden sein. Das General-Postamt in Berlin legte jetzt der Sache die gröfste Bedeutung bei. Zwar mufste der Wagen bei der Herrlichkeit Wachtendonk auf etwa $2^1/_2$ bis 3 Stunden preufsisches Gebiet berühren, wozu die Konzession nothwendig war; aber sie konnte nicht gut verweigert werden, weil zu befürchten war, dafs in diesem Falle Kur-Cöln auch die Konzession für die beiden preufsischen Wagen nicht mehr verlängern würde. Schöpplenberg wurde beauftragt, persönlich in Cöln und Bonn die Verwirklichung des Vorhabens zu verhindern. Er sollte namentlich auf die schlechten Wege zwischen Wachtendonk und Venlo hinweisen, auch hervorheben, dafs für die Vermittelung des Verkehrs nach Holland durch die beiden preufsischen Wagen ausreichend gesorgt sei. Bevor Schöpplenberg die Reise antreten konnte, lief thatsächlich bei der Regierung in Cleve ein Antrag der kurcölnischen Hofkammer in Bonn ein, den »unschädlichen Transit« des zwischen Cöln und Venlo einzurichtenden Postwagens zu gestatten. Die Regierung zu Cleve hielt sich nicht für zuständig, in der Angelegenheit zu entscheiden, und gab den Antrag an das Landes-Administrations-Kollegium in Geldern ab, wohin die Herrlichkeit Wachtendonk gehörte. Das Kollegium berichtete sofort an den König und erbat sich Verhaltungsbefehle. Das General-Postamt wies Schöpplenberg an, die Reise nach Cöln und Bonn nunmehr sofort anzutreten und über das Ergebnifs seiner Bemühungen zu berichten. Schöpplenberg stellte fest, dafs der Postmeister Pauli den Kurfürsten von dem Vortheile des Unternehmens so überzeugt habe, dafs die Einrichtung beschlossene Sache sei. Der Wagen sollte Dienstags und Sonnabends von Cöln abfahren, am ersten Tage bis Kempen gehen und am zweiten Tage Venlo so früh erreichen, dafs die Rückfahrt nach Kempen noch Nachmittags angetreten werden könnte. Er würde also schon am dritten Tage in Cöln wieder eingetroffen sein. Als Route war in Aussicht genommen: Cöln–Dormagen–Neufs–Willich–St. Toenis–Kempen–Wachtendonk–Venlo. Das General-Postamt setzte sich jetzt mit dem »Département der auswärtigen Affairen« in Verbindung, um das den Interessen Preufsens so schädliche Unternehmen, wenn möglich, zu verhindern, mindestens aber zu erschweren. Das Administrations-Kollegium in Geldern wurde angewiesen, der Hofkammer in Bonn zu antworten:

> «wie dasselbe vermuthe, dafs man hiesiger Seits nicht abgeneigt seyn werde, dem jenseitigen Postwagen die anverlangte unschädliche Durchfahrt unter gewissen Bedingungen zu bewilligen. Nur seyen die Wege so schlecht beschaffen, dafs die Instandsetzung derselben nicht nur viele Zeit, sondern auch beträchtliche Kosten erfordere, welche dem diesseitigen *aerario* vor der Hand um so weniger aufgebürdet werden könnten, da nicht von einer allgemeinen Land- und Heer-Strafse, sondern blofs von einem zum Behuf des Postwagens anzulegenden Richtwege die Rede sey. Inmittelst würden jedoch die Chur-Cöllnischen Lande die von einem fahrenden Postwagen zu erwartende Vortheile und Bequemlichkeiten keineswegs entbehren oder vermissen, indem durch die Königliche zwischen Cleve und Cölln coursirende Postwägen nicht nur die Churfürstlichen Gefälle unentgeltlich transportiret, sondern auch dem commercirenden Publico die sicherste, prompteste und wohlfeilste Mittel zum Behuf seiner Geld- und Waarenversendungen dargeboten würden; der aus den diesseitigen Postgefällen alljährlich zur Churfürstlichen Rentey erfol-

genden beträchtlichen Recognition ad 533 1/3 Rthlr. nicht zu gedenken.«

Der erwartete Erfolg blieb aus. Die kurcölnische Regierung war erfreut über das Entgegenkommen und bat um Mittheilung der weiteren Bedingungen. Diese waren: 1. Wegfall der für die beiden preufsischen Wagen an Kur-Cöln zu zahlenden Recognition bei weiterem Genufs aller Freiheiten; 2. Verlängerung der Konzession auf ewige Zeiten. Inzwischen wurden cölnischerseits alle Mittel aufgeboten, um die neue Postverbindung möglichst bald ins Leben treten zu lassen. Der holländische Postfuhrunternehmer Ariens in Nimwegen hatte die Beförderung des Wagens zwischen Kempen und Venlo mit Anschlufs nach Nimwegen übernommen. Unterwegs waren vier Relais eingerichtet, so dafs es möglich war, die Hin- und Rückfahrt von Cöln nach Venlo in 2 Tagen zu bewirken. Zu Herstellung der Wege in dem Kempener Gebiete waren 5000 Bauern aufgeboten, so berichtete wenigstens der Posthalter Speymann in Cöln. Der Bürgermeister von Kempen, welcher das Unternehmen wegen der daraus für die Stadt zu erwartenden Vortheile eifrig förderte, suchte seinen Kollegen in Wachtendonk zu überreden, den Weg nach Venlo ebenfalls herstellen zu lassen, was aber rundweg abgelehnt wurde. So standen die Sachen, als der zu Cöln erscheinende »Kölner Staatsboth« am 3. August 1786 unter der Rubrik »Besondere Anzeigen« die Nachricht brachte, dafs vom 12. August ab dreimal in der Woche, nämlich Montags, Donnerstags und Samstags, von Cöln über Neufs, Willich und Kempen ein kurfürstlich cölnischer, »ganz gemächlich eingerichteter und in Riemen hangender« Postwagen nach Venlo und zurück fahren würde, mit Anschlufs an die Posten nach Holland und »Ober-Deutschland«. Im Winter sollten die Fahrten auf zwei beschränkt sein.

Der Postwagen nahm thatsächlich an dem genannten Tage die Fahrten auf. Als er bei dem Amte Krickenbeck das preufsische Gebiet durchfahren wollte, wurde er auf Geheifs des dortigen Amtsvorstehers mit Gewalt angehalten und zur Rückkehr gezwungen. Wie aus einem Berichte des preufsischen Gesandten Dohm hervorgeht, hatte dies den Kurfürsten von Cöln empfindlich verletzt, und der Staatsminister Freiherr von Waldenfels hatte in Aussicht gestellt, dafs, wenn das Verbot der Durchfahrt bestehen bleiben sollte, allen preufsischen Postwagen die Freiheit des Transits durch kurcölnisches Gebiet, wo es auch sei, sofort entzogen werden würde. Der Gesandte befürchtete, dafs aus dieser Angelegenheit eine dauernde Verstimmung zwischen beiden Höfen entstehen würde, was besonders wegen der damals zwischen Ostfriesland und Münster bestehenden Grenzregulirungen zu vermeiden sei. Er schlug in seinem Immediatberichte vor,

»den Cöllnischen Wagen durch das Wachtendonk'sche zwar passiren zu lassen, dessen Führer aber dabei anzudeuten, wie dieses blos aus Achtung für Seine Churfürstliche Durchlaucht geschehe und durch die jetzige Verstattung keineswegs ein Recht für das Künftige begründet werden könnte, indem beyde Höchste Höfe wegen Verstattung dieser Durchfahrt noch in Correspondenz begriffen wären.«

Das General-Postamt wurde angewiesen, in diesem Sinne vorläufig zu verfahren und den Verlauf der weiteren Verhandlungen abzuwarten. Das geschah; indefs hat das General-Postamt dabei mit grofser Entschiedenheit sein Recht gewahrt und seine Interessen vertreten. Es legte überzeugend dar, dafs die Einrichtung der neuen Postverbindung mit den billigeren Taxen und mit der kürzeren Ueberfahrt den ganzen Verkehr von Frankfurt (Main) nach Holland und *vice versa* den beiden preufsischen Linien von Cöln nach Cleve entziehen würde, so dafs diese beiden Kurse, die bisher einen namhaften Ueberschufs geliefert

hätten, in Zukunft eines bedeutenden Zuschusses bedürfen würden. Hierzu kam die verletzende Art des Vorgehens. Noch bevor man die Unterhandlungen abgeschlossen hatte und die Konzession ertheilt worden war, hatte der Wagen von Cöln nach Venlo seine Fahrten aufgenommen, als wenn »*periculum in mora*« vorhanden gewesen wäre. Der Führer des Wagens zwischen Kempen und Venlo und weiter nach Nimwegen war ein Holländer, der schon seither gegen alles Recht auf dem Wege von Venlo nach Nimwegen preufsisches Gebiet ohne Erlaubnifs durchfahren hatte. Das General-Postamt legte feierlichst Verwahrung dagegen ein, dafs man vor Ablauf der ertheilten Konzessionen den Verkehr der preufsischen Wagen untersagen könne. Es berief sich auf die ausdrückliche Vertragsbestimmung, dafs aller Nachtheil von den beiden Wagen abgehalten werden solle.

Der preufsische Gesandte in Cöln wurde dahin verständigt, dafs die Durchfahrt im preufsischen Gebiete zwar vorläufig gestattet werden sollte, dafs aber ein Recht darauf nicht anerkannt werden könnte. Er möchte die Interessen Preufsens nachdrücklich vertreten.

Inzwischen trat ein Ereignifs ein, das sehr geeignet war, die kritische Lage wesentlich zu verschärfen. Der auf dem grofsen Postkurse Wesel-Berlin verkehrende Postwagen berührte zwischen Lippstadt und Hamm kurcölnisches Gebiet. Der Kurfürst hatte Auftrag gegeben, dem preufsischen Postdirektor mit Hinweis auf die Vorgänge in Wachtendonk zu eröffnen, dafs dem Lippstädtischen Postwagen die freie Durchfahrt über cölnisches Gebiet so lange untersagt sei, als dem kurcölnischen Wagen die »unschädliche« Fahrt durch das Geldrische nicht gestattet werde. Im Falle der Nichtachtung dieses Verbots werde man zweckmäfsige Vorkehrungen zu treffen wissen, um ihm Geltung zu verschaffen. Diese Eröffnung wurde dem Postdirektor durch einen Richter in Gegenwart von zwei Zeugen gemacht. Der Postdirektor Kellerhaus in Lippstadt gerieth darüber in grofse Aufregung, wie sein an das General-Postamt unterm 31. August 1786 erstatteter Bericht erkennen läfst.

> »Zur Vermeidung alles Aufenthalts und damit der Postwagen zwischen hier und Hamm im Cöllnischen Gebiethe in seinem Lauf nicht gestört oder gehindert werde und eines prostituirlichen Arrestes entgehen möge, worüber unsere feindselige Nachbarn ein Hohn-Gelächter führen dürften, habe ich gleich an den Herrn General von Buddeberg in Hamm per Estafette ein Requisitions-Schreiben ergehen lassen, den Königl. Postwagen *Tour et retour*, von Lippstadt bis Hamm durchs Cöllnische Territorium durch ein militärisches Commando bis auf nähere Allerhöchste Königl. Verordnung begleiten zu lassen.«

Das General-Postamt brachte die Sache sofort zur Kenntnifs des Departements der auswärtigen Angelegenheiten, untersagte aber zugleich die militärische Begleitung des Postwagens und jede andere »Gewaltthätigkeit«. Der wegen dieses Wagens drohende Konflikt wurde noch rechtzeitig vermieden. Nachdem der Wagen zwischen Cöln und Venlo vorläufig freie Durchfahrt durch preufsisches Gebiet erhalten hatte, nahm auch die kurcölnische Regierung ihren Einspruch wegen des zwischen Lippstadt und Hamm verkehrenden Wagens zurück. »Es freut mich ungemein«, schreibt der Postdirektor von Lippstadt, »dafs diese sehr weitsichtige und von unangenehmen Folgen gewesen sein würdende Sache gütlich beygeleget worden«.

Das Departement der auswärtigen Angelegenheiten richtete dennoch eine Vorstellung an die kurcölnische Regierung, worin besonders die Verschiedenartigkeit der beiden Posten betont wurde. Ueber die freie Durchfahrt des kurcölnischen Wagens schweb-

ten noch Unterhandlungen, eine Konzession war noch nicht ertheilt. Dennoch hatte der Wagen die Fahrten aufgenommen. Bei dem preufsischen Wagen dagegen, der für das kurcölnische Einkommen von keiner Bedeutung war, war die Durchfahrt durch »feierliche Verträge« verstattet, das Vorrecht war durch »undenklichen Besitz gesichert.« Die Hofkammer zu Bonn nahm die Bedingungen, unter denen die Konzession für die freie Durchfahrt ertheilt werden sollte, nicht an. Sie drückte zugleich ihr Befremden darüber aus, dafs seitens der preufsischen Regierung so hohe Forderungen trotz der kleinen berührten Gebietsstrecke gestellt würden, während Kur-Cöln seiner Zeit bei Einrichtung des grofsen Kurses Köln-Cleve viel entgegenkommender gewesen sei. Demgegenüber betonte das General-Postamt, dafs für den aufserordentlich hohen Einnahme-Ausfall, welchen der neue Kurs für Preufsen brächte, ein Ausgleich stattfinden müfste. Derselbe Standpunkt wurde vom König in einer an den Gesandten Dohm erlassenen Kabinetsordre und zu gleicher Zeit in einem vom Departement der auswärtigen Angelegenheiten an den kurcölnischen Minister Waldenfels gerichteten Schreiben vertreten. Die Verhandlungen gingen hin und her, ohne zu irgend einem Ergebnisse zu führen. Es konnte die Bedeutung der neuen Postverbindung dadurch in Frage gestellt werden, dafs dem zwischen Venlo und Nimwegen verkehrenden Wagen die Durchfahrt durch preufsisches Gebiet, die namentlich im Winter nicht zu vermeiden war, untersagt wurde. Aber der Wagen befuhr diese Strecke schon seit dem Jahre 1746. Ferner befürchtete man hiervon eine unerwünschte Verletzung der Stadt Nimwegen und der Staaten von Geldern, die unter allen Umständen zu vermeiden war. Es konnte ferner ein Druck damit ausgeübt werden, dafs man die bisherige freie Durchfahrt des zwischen Düsseldorf und Münster verkehrenden Wagens, der in Duisburg preufsisches Gebiet berührte, beanstandete. Aber es bestand hierüber ein im Jahre 1722 förmlich geschlossener Recefs; es war aufserdem mehr eine Angelegenheit, welche das Hochstift Münster betraf. Der König Friedrich Wilhelm wollte von solchen Gewaltmitteln nichts wissen. »Mit wechselseitigen Drohungen und Gegenbedrückungen«, heifst es in einer Kabinetsordre vom 17. Oktober 1786 an den Gesandten Dohm, »wird nichts ausgerichtet, sondern der Zweck entfernt oder verfehlet«. Der Gesandte wurde angewiesen, nochmals auf dem Wege gütlichen Einvernehmens den kurcölnischen Minister zu bestimmen, dafs wenigstens die Konzession für den Cleveschen Postwagen auf unbegrenzte Dauer ertheilt würde. Die Unterhandlungen begannen von neuem. Der Minister von Waldenfels machte folgende Vorschläge:

1. Zu der Verlängerung der Konzession auf ewige Zeiten für die beiden von Cöln nach Cleve gehenden Wagen gehöre die Zustimmung des ganzen Domkapitels, und diese sei nicht zu erlangen; dagegen sei der Kurfürst bereit, die Konzession auf 24 Jahre zu ertheilen, wenn dies auch für den Venloer Wagen geschehe;
2. die für die beiden Wagen von Cöln nach Cleve zu entrichtenden Abgaben bleiben bestehen;
3. die Route über Crefeld wird eingestellt; zur Beförderung der Postsendungen von Crefeld nach Holland wird ein Anschlufswagen, sei es von Kur-Cöln oder von Preufsen, zwischen Crefeld und St. Tönis eingerichtet;
4. für Durchfahrt des Wagens nach Venlo durch das Herzogthum Geldern wird vom Posthalter Pauli ein billiger Canon entrichtet, der nach Verhältnifs der Länge der berührten Strecke festzusetzen ist.

Von Seiten Preufsens wurde vorgeschlagen:

1. Ertheilung der Konzessionen auf 36, mindestens aber 30 Jahre;
2. Festsetzung gleich hoher Abgaben;
3. Beibehaltung des über Crefeld nach Cleve verkehrenden Postwagens.

Diese beiderseitigen Vorschläge bildeten die Grundlage zu einer Konferenz zwischen Vertretern der beiden Regierungen, die zu Bonn am 31. Januar 1787 stattfand.

Man einigte sich auf folgende gemeinsame Vorschläge:

1. Der kurcölnische Postwagen zwischen Cöln und Venlo wird eingezogen;
2. die Leitung der beiden zwischen Cöln und Cleve verkehrenden Postwagen wird zwischen den beiden Regierungen dergestalt getheilt, dafs Kur-Cöln die Leitung für die Strecken von Cöln bis Uerdingen bz. Crefeld und Kempen erhält, während an Preufsen die Weiterführung nach Holland fällt. Der Austausch der Güter findet in Rheinberg und Crefeld statt;
3. eine Tarifänderung ist nur mit Einwilligung beider Regierungen gestattet. Das Porto wird zwischen Kur-Cöln und Preufsen nach Verhältnifs der durchlaufenen Strecken vertheilt;
4. die Beförderung der kurcölnischen Wagen wird dem kurcölnischen Postmeister Pauli übertragen, dem es überlassen ist, sich mit dem preufsischen Post-Kommissarius Schöpplenberg und dem Posthalter Speimann zu verbinden;
5. die erforderlichen Beiwagen werden wechselseitig gestellt;
6. der von Lippstadt nach Hamm gehende preufsische Postwagen hat freie Durchfahrt auf kurcölnischem Gebiete bei Hiltrop. Dafür darf ein kurcölnischer Wagen von Uerdingen nach Duisburg frei verkehren.

Der preufsische Gesandte war im Laufe der Verhandlungen zu der Ueberzeugung gekommen, dafs hinter dem Minister von Waldenfels der Fürst von Thurn und Taxis stehe, der beabsichtige, die preufsischen Postkurse, soweit sie kurcölnisches Gebiet berührten, an sich zu bringen. Thatsächlich hatte der Fürst von Thurn und Taxis für Ueberlassung der beiden Wagen einen Canon von 10000 Rthlrn. der kurfürstlichen Kammer geboten. Aber der Kurfürst hatte das Anerbieten abgelehnt, weil er in seinen Ländern ein eigenes Postwesen haben wollte.

Die zwischen den beiderseitigen Kommissarien vereinbarten Vorschläge fanden nicht den Beifall des General-Postamts. Es erklärte sie als überaus nachtheilig für die preufsischen Interessen und machte geltend, dafs von ihrer Annahme eine langsame Verdrängung der preufsischen Posten aus kurcölnischem Gebiete zu erwarten sei. Zur weiteren Fortführung der Verhandlungen wurde der Geheimrath Seegebarth aus dem General-Postamt, ein hervorragend tüchtiger Beamter, nach Bonn abgeordnet. In der That gelang es ihm, von der kurcölnischen Regierung zu erreichen, dafs sie nicht abgeneigt wäre, nach Ablauf des mit dem Posthalter Pauli in Cöln abgeschlossenen Vertrags die Leitung des Postkurses Cöln–Venlo an Preufsen gegen eine angemessene Entschädigung zu vergeben. Seegebarth stellte die Summe von 800 Gulden cölnischer Währung = 480 Rthlr. in Aussicht. Es sollte, dem Wunsche des Kurfürsten entsprechend, das kurcölnische Wappen und die Livree beibehalten werden. Mehr war einstweilen nicht zu erreichen. Es handelte sich nun darum, den richtigen Zeitpunkt nicht zu versäumen und namentlich etwaigem Wettbewerbe zuvorzukommen. Es war eine bekannte Thatsache, dafs Thurn und Taxis die Hoffnung noch nicht aufgegeben hatte, in Besitz dieses für sie so wichtigen Postkurses zu gelangen. Geschah dies, so konnten die mit dem Taxisschen Wagen aus Süddeutschland angebrachten Frachten für Holland mit eigenen Wagen ohne Umladung weiter

befördert werden. Es kam also für Thurn und Taxis zunächst darauf an, die Einnahmen des Kurses Cöln–Venlo möglichst herabzudrücken. Zu diesem Zwecke wurden alle Frachten für Holland in Cöln den beiden preufsischen Kursen zugeführt. Da der Wagen nach Venlo mit sechs Pferden bespannt werden mufste, so dafs zur Unterhaltung des Kurses zwölf Pferde nothwendig waren, so machte der Posthalter Pauli ein schlechtes Geschäft. Er hatte sich dem preufsischen Posthalter Speymann in Cöln gegenüber wiederholt geäufsert, dafs er nach Ablauf der Konzession im August 1789 nicht mehr in der Lage sei, einen neuen Vertrag abzuschliefsen. Nunmehr war der Zeitpunkt des Handelns gekommen. Der Post-Kommissarius Schöpplenberg erhielt den Auftrag, persönlich in Cöln und Bonn zu unterhandeln. Er wurde ermächtigt, eine Entschädigung bis zu 1000 Gulden in Aussicht zu stellen und auch dem Posthalter Pauli ein ansehnliches Douceur anzubieten, wenn er von dem Vertrage zurücktreten würde. Aber auch der Abgesandte des Fürsten von Thurn und Taxis war nicht unthätig. Als dritter Bewerber trat der holländische Fuhrmann Ariens auf, welcher den Wagen schon jetzt bis Kempen beförderte. Ihn, den Ausländer, konnte man dadurch unschädlich machen, dafs ihm die Durchfahrt durch preufsisches Gebiet unter allen Umständen versagt wurde. Bei den mündlichen Verhandlungen fand Schöpplenberg bald heraus, dafs der kurcölnische Minister von Waldenfels sehr auf Seite des Posthalters Pauli stand. Aber letzterer war wegen seiner ungünstigen Vermögenslage nicht so sehr zu fürchten. Er unterhielt noch einen Wagen nach Bonn und Coblenz. Auch der Erwerb dieses Unternehmens wurde von Thurn und Taxis geplant. Es war also zu befürchten, dafs von dem Fürsten dem Pauli für seine ganze Postwagenunternehmung ein annehmbares Angebot gemacht würde. Inzwischen trat ein Umstand ein, welcher der weiteren Entwickelung eine für Preufsen günstige Wendung zu geben schien. Der fürstliche Thurn und Taxissche Reichs-Postverwalter in Duderstadt war gestorben; er hatte zugleich die Abfertigung der preufsischen fahrenden Posten besorgt. Die Generaldirektion der K. Reichs- und niederländischen Posten hatte an das General-Postamt die Bitte gerichtet, dem neuen Kaiserl. Postverwalter die Abfertigung der preufsischen Posten ebenfalls zu übertragen. Damit war eine Gelegenheit des Ausgleichs gegeben. Preufsen wollte dem Wunsche sofort entsprechen, wenn Thurn und Taxis von der Pachtung des Venloschen Wagens Abstand nähme. Nun aber trat das ganz unerwartete Ereignifs ein, dafs der Kurfürst von Cöln den mit Pauli abgeschlossenen Vertrag auf drei weitere Jahre verlängerte, wie man sagte, gegen Zahlung der geringen Entschädigung von 200 Gulden rheinisch. Dies war offenbar den Bemühungen des Ministers von Waldenfels zuzuschreiben, welcher das Paulische Unternehmen aufrecht halten wollte. Es blieb jetzt nur übrig, abzuwarten, ob Pauli in der Lage sein würde, den Anforderungen gerecht zu werden. Zugleich wurde auf den beiden preufsischen Kursen nach Cleve alles aufgeboten, um dem Paulischen Wagen möglichst viele Reisende und Güter zu entziehen, was auch bei den vortrefflichen preufsischen Einrichtungen gelang. So meldet der Postmeister von Neufs, dafs bei einer Fahrt im November 1789 der Wagen des Pauli keine Reisende und nur wenige Packete befördert habe, während der preufsische Wagen mit 12 Personen angekommen sei. Es war also offenkundig, dafs Pauli bei seinem Unternehmen schlechte Geschäfte machte. Aber das Reichs-Ober-Postamt in Cöln kam ihm zu Hülfe. Bisher hatte es alle Sendungen aus Süddeutschland nach Holland in Cöln der preufsischen Postwagen-Expedition zur Weiterbeförderung überliefert. Im Jahre 1791 trat hierin plötzlich eine Aenderung

ein. Das Reichs-Ober-Postamt gab einen grofsen Theil der Poststücke mit dem sogenannten Influenz-Wagen, der nur zwischen Cöln und Neufs verkehrte, nach Neufs, wo erst die Ueberladung auf die preufsischen Wagen erfolgte. Hierdurch ging nicht nur das Porto auf dieser Strecke für Preufsen verloren, sondern es trat auch eine Unterbrechung in der Weiterbeförderung von einem ganzen Tage ein. Unter solchen Umständen bot der Weg über Venlo so viele Vortheile, dafs er von der Kaufmannschaft unbedingt vorgezogen werden mufste. Es traten noch andere Umstände hinzu, die geeignet waren, den Personenverkehr auf den beiden Kursen von Cöln nach Cleve zu beeinträchtigen. Wie bereits bemerkt, unterhielt der Postmeister Pauli eine Fahrt nach Coblenz. Es war selbstverständlich, dafs alle Reisende nach Holland, die mit diesem Wagen in Cöln ankamen, zur Weiterfahrt den Paulischen Wagen nach Venlo benutzten. Viele Reisende wurden von den Schiffern bewogen, zur Weiterreise die Wasserstrafse zu benutzen. Es war darüber schon früher viel geklagt worden, und Friedrich der Grofse hatte dem General-Finanz-Direktorium gemessenen Befehl gegeben, dafür zu sorgen, dafs diese Schädigung der Königl. Kasse vermieden würde. Das Zollamt in Ruhrort erhielt Befehl, die Schiffer hinsichtlich der Beförderung der Reisenden genau zu revidiren und von jedem Passagier, der mit Cölnischen Schiffen daher gefahren kam, einen beträchtlichen Zoll zu fordern. Diese Mafsnahme war anfangs von »einem merklich guten Effekt« begleitet. Aber im Laufe der Zeit wurde die Anordnung nicht mehr sorgfältig beachtet. »Es ist unausstehlich«, berichtet der Postmeister Speymann in Cöln am 13. April 1792, »was viele Passagiers zu Wasser seit 14 Tagen bis 3 Wochen fortgeschleppet worden sind. Es scheinet, die Ruhrorter Zollbeamten lassen sich ein Königl. Postinteresse wenig angelegen seyn; denn vorigen Sonntag sind verschiedene Kaufleuthe, die sonsten allezeit zu Lande fahren, von der Frankfurter Messe kommend, zu Wasser nach Nimwegen gefahren, wobey 4 waren, welche durchaus mit dem Postwagen nach Nimwegen fahren wollten, von denen Schiffers aber so lange *animiret* geworden, bis sie endlich auch zu Wasser gingen. Ebenso ging es auch in der vorigen Woche mit mehr als 10 Schweizer Offiziers, die nach Holland reiseten.«

Zu derselben Zeit brachte der zu Cleve erscheinende »Courier du bas Rhin« ein *avertissement*, worin der zwischen Venlo und Cöln verkehrende Wagen dem reisenden *Publico* unter vielen Anpreisungen empfohlen wurde. Da das General-Postamt überzeugt war, dafs dergleichen Anempfehlungen besonders in Holland vielen Eindruck machten, so wies es den Post-Kommissarius Schöpplenberg an, im »Courier du bas Rhin« und in dem Duisburgschen Intelligenz-Blatt ein ähnliches *avertissement* zu veröffentlichen, worin die Bequemlichkeiten des preufsischen Wagens nach Cöln zu *detailliren* seien, was ganz gewifs Erfolg haben würde.

Der Postmeister Speymann gab sich alle erdenkliche Mühe, diese Postangelegenheit endlich in einem für die preufsischen Interessen günstigen Sinne zu regeln. Er unterhandelte wiederholt mit Pauli, um ihn gegen Entschädigung zum Rücktritte von seinem Vertrage zu bewegen; er sprach persönlich bei den kurcölnischen Ministern vor, um die Uebertragung der Postroute an Preufsen zu erlangen. Auch hatte er bei der Hofkammer in Bonn einen »guten Freund«, der ihn über alle Vorgänge in dieser Postangelegenheit unterrichtete. Aber ein günstiger Abschlufs war nicht zu erreichen. Es wurden die schönsten Versprechungen gemacht, es wurde immer das freundschaftliche Verhältnifs zwischen beiden Regierungen und Höfen betont, aber dabei blieb es auch. Bisher waren die Unterhand-

lungen vorzugsweise mit dem kurcölnischen Minister von Waldenfels geführt worden. Speymann empfahl, mit dem Kammer-Präsidenten von Spiegel in Verbindung zu treten. Das geschah. In einem Schreiben des General-Postamts vom 4. Mai 1792 wurden folgende Anerbietungen gemacht:

1. Für die Postfahrt bezahlt Preufsen ein Pachtquantum von 800 fl. jährlich;
2. Postmeister Pauli erhält als Entschädigung eine einmalige Abfindungssumme oder eine Pension auf Lebenszeit;
3. der Wagen wird auf kurcölnischem Gebiete mit kurcölnischem Wappen und kurcölnischer *Livrée* gefahren.

Diese Uniform beschreibt Speymann in folgender Weise: »Die Postillons des Postmeisters Pauli tragen rothe Westen mit einem grauen Ueberrock, sehr modisch gemacht, mit schwarzem Kragen und Aufschlägen an denen Armen, wie auch ein silbernes Schild auf einem Arme mit dem churfürstlichen Wappen, auf eine Art wie die Schildcouriers. Dies ist aber in meinen Augen ein unnöthiger Aufwand.«

Der Postmeister Speymann wurde mit Ueberreichung des Schreibens an den Kammer-Präsidenten beauftragt. Speymann schildert diesen Vorgang eingehend; selbst die Mienen des Ministers beim Lesen des Schreibens hat er studirt, um hieraus Schlüsse auf den hervorgerufenen Eindruck zu ziehen. Bei den Beamten hat er es nicht an »*douceurs*« fehlen lassen, um über alle Vorgänge unterrichtet zu werden. Der Kammer-Präsident von Spiegel versicherte in dem Antwortschreiben den General-Postdirektor seiner besonderen Freundschaft, die Postangelegenheit werde demnächst bei dem Kurfürsten zum Vortrage kommen. Das geschah wirklich. Die Entschliefsung des Kurfürsten fiel zu Ungunsten Preufsens aus. Der Minister von Waldenfels theilte dieses dem General-Postamt in einem Schreiben vom 5. Juni 1792 mit, worin es heifst:

»Seine Kurfürstliche Durchlaucht hat es unbillig und gegen die Landes Väterliche Rücksicht auf Ihre Unterthanen zu seyn geschienen, dafs einer derenselben, der mit vieler Mühe und Kösten eine Anlag gemacht hat, von einem Geschäfte, wovon er einigen Vortheil zu seiner Entschädigung und Belohnung erst nach einigen Jahren zu hoffen hat, nun schon ausgesetzt werden sollte, ferner entginge Ihrer Einsichte nicht, dafs dadurch Ihre Unterthanen würden abgeschrecket werden, etwas zum Besten des Landes und der Mitbürger zu unternehmen.«

Die dem Pauli ertheilte Konzession wurde auf 12 weitere Jahre verlängert. Dieser ganz unerwartete Ausgang war namentlich für den Postmeister Speymann geradezu niederschmetternd, wie aus einem an das General-Postamt erstatteten Berichte vom 19. Juni 1792 erhellt. Er hatte 15 Reisen mit Extrapost und 2 mit eigenem Wagen nach Bonn gemacht, zahlreiche Trinkgelder gegeben — in einem Falle sogar 50 Karolinen — und nun dieser Mifserfolg! Das General-Postamt erkannte seine Verdienste an, die »für die Folge unvergessen sein sollten«, und stellte Vergütung der Auslagen in Aussicht, was bald darauf geschah. Anstatt der in Forderung nachgewiesenen Summe von 109 Rthlr. 56 Stüber erhielt Speymann 150 Rthlr. »als Beweis der verdienten Zufriedenheit«.

Das General-Postamt fand sich mit dem Mifserfolg ab. »So unangenehm es auch ist«, verfügte es an Schöpplenberg, »so mufs man es dennoch geschehen lassen, nunmehr aber so viel als möglich dahin trachten, dem Venlo'schen Wagen entgegen zu arbeiten«.

Hierin fand es in dem Postmeister Speymann einen eifrigen Helfer. »Das Geblüth kann mir zu Wasser werden«, klagt er, »wenn ich den Postwagen

nach Venlo vorbey fahren sehe, wobei ich denke, da fährt ein Privatpostwagen zum Nachtheil des höchsten Königl. Postinteresse«. Er verfiel dabei auf sonderbare Mittel; hierfür ein Beispiel. »Ich gerieth ohnlängst auf den Gedanken«, so berichtet er am 27. Juli 1792, »da man hiesigen Orths mit neuen Häringen ein sehr angenehmes *Praesent* macht, deren welche aus Holland kommen zu lassen, die ich dann, gleich als sie noch sehr theuer und rar waren, an hiesige Wirthe austheilen liefs. Diese haben sehr gute Dienste gethan, denn ich sehe einige Mal den Venloer Postwagen auf den nemlichen Tag bey mir leer vorbey fahren, wo der diesseitige mit Personen und Poststücken vollkommen befrachtet war.«

Ernster war der Vorschlag, mit Schöpplenberg und mit dem Postdirektor Spörel in Crefeld eine gemeinsame Besprechung über die zu ergreifenden Mafsnahmen abzuhalten. Das Ergebnifs der Berathung waren folgende Vorschläge:

1. Verbilligung des Tarifs;
2. Herstellung leichterer Wagen und dadurch Beschleunigung der Fahrt;
3. Instandsetzung der Wege;
4. Sorge für möglichste Bequemlichkeit der Reisenden.

Die Durchführung dieser sonst zweckmäfsigen Vorschläge war aber mit so grofsen Kosten verbunden, dafs das General-Postamt von der Annahme zu seinem lebhaften Bedauern absehen mufste.

So waren alle Bemühungen, den Kurs Cöln-Venlo an Preufsen zu bringen oder wenigstens zur Bedeutungslosigkeit herabzumindern, gescheitert. Bald darauf folgten die länderverwüstenden Kriege, welche das preufsische Postwesen namentlich in den westlichen Theilen zerrütteten. Auch der alte Fahrpostkurs von Cleve nach Cöln hörte auf. Der Post-Kommissarius Gabriel Schöpplenberg nahm den Kurs von den Franzosen in Pacht. Jedoch konnte er bei der ungeregelten Konkurrenz der Privatfuhranstalten und bei den Wirren des Krieges nicht bestehen. Zweimal nach einander verlor er 30 Pferde durch die Rotzkrankheit. Wiederholt nahmen ihm die Franzosen alle Futterbestände ohne Vergütung weg. Schöpplenberg geifselte diese Zustände in den Zeitungen in der freimüthigsten Weise, was ihm hohe Geldstrafen einbrachte. Da auch sein Vermögen unter den ungünstigen Verhältnissen gelitten hatte, so überliefs er das herabgekommene Post-Unternehmen seinem Schwager zur Hosen, der später Ober-Postdirektor in Aachen wurde. Schöpplenberg erhielt nachher die Stelle des Postmeisters in Lünen, wo er am 29. Juli 1808 starb.

100. Die Schwebebahn Barmen-Vohwinkel.

Die während der jüngsten Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers in den Rheinlanden stattgehabte Benutzung der elektrischen Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel, deren Eröffnung für den allgemeinen Verkehr in naher Zeit bevorsteht, giebt uns Anlafs, auf dieses neue Verkehrsmittel nochmals zurückzukommen, um an der Hand eines im Reichsanzeiger auszugsweise wiedergegebenen Vortrags des Regierungs-Baumeisters E. Bernhard unseren früheren Mittheilungen über den Gegenstand einige Ergänzungen anzufügen und unsere Leser dadurch in den Stand zu setzen, sich von dieser neuzeitlichen Errungenschaft, im Zusammenhange mit den vorhergegangenen Ausführungen, ein möglichst vollständiges Bild zu machen.

Die Bahn hat in Barmen 7, in Eberfeld 11 und in Vohwinkel 2 Halte-

stellen, die durchschnittlich 320 m von einander entfernt sind. An beiden Endpunkten bilden die Schienen Schleifen, so dafs die Wagen bequem umkehren können und somit immer in derselben Stellung zur Bewegungsrichtung verbleiben, ob sie nun an der für die Richtung Rittershausen—Vohwinkel oder an der für die Richtung Vohwinkel–Rittershausen bestimmten Schiene hängen. Damit ist allerdings nicht gesagt, dafs die Wagen nicht auch rückwärts fahren könnten; diese Möglichkeit besteht, doch wird nur gelegentlich und auf ganz kurzen Strecken davon Gebrauch gemacht.

Der Bau ist in seinen Einzelheiten ein Meisterstück deutscher Ingenieurkunst. Da die Wupper verschieden breit ist und die Aufstellung von Pfeilern im Flufsbette, wie unseren Lesern bekannt, ausgeschlossen war, so mufsten zur Unterstützung des horizontalen Tragwerkes, auf welchen die Schienen ruhen, die verschiedensten Konstruktionen von Pfeilern und Stützen ersonnen und auch bei Anwendung der gleichen Konstruktionen sehr verschiedene Mafse gewählt werden; so sehr man auf Vereinfachungen bedacht war, ist die Zahl der Zeichnungen doch auf annähernd 7000 angewachsen, etwa zehnmal so viel, als grofse und komplizirte Brückenbauten erfordern. Die über die Wupper gespannten und an deren beiden Ufern fundamentirten eisernen Bogenträger mufsten mit besonderer Rücksicht darauf angelegt werden, dafs die zwischen ihnen aufgehängten Wagen leichte Pendelschwingungen machen, und dafs sie nirgends Gefahr laufen dürfen, mit den Trägern in Berührung zu kommen. Das horizontale, ein eisernes Gitter bildende Tragwerk trägt rechts und links die Schienen, von denen die eine zur Beförderung aller Wagen in der Richtung Rittershausen–Vohwinkel, die andere zur Beförderung der in entgegengesetzter Richtung fahrenden Wagen bestimmt ist. Die ersten Konstruktionen einer Schwebebahn durch ihren Erfinder, Eugen Langen, waren nicht, wie die jetzt gewählte, ein-, sondern zweischienig (für jede Richtung). Man ging später zu dem jetzigen System über und hat damit grofse Vereinfachungen erreicht und zahlreiche, fast unübersteigliche Schwierigkeiten überwunden, welche das Zweischienensystem für die Konstruktion der Weichen bereitet hätte. Die Weichen gehörten auch bei der gegenwärtigen Anlage zu den von Fall zu Fall viel Nachdenken erfordernden Konstruktionen; man hat ihre Zahl deshalb durch Anbringung der schon erwähnten Schleifen an den Endpunkten der Bahn auf eine möglichst geringe Zahl beschränkt. Die Breite des Tragwerkes ist durch die Rücksicht auf das bequeme und betriebssichere Aneinander-Vorbeipassiren der in verschiedenen Richtungen fahrenden Wagen bedingt. Es ist in Schienenhöhe durch einen Bohlenbelag abgedeckt, theils um die Revisionen zu erleichtern, theils um den Fahrgästen bei Betriebsstörungen das Verlasssen der Bahn auch aufserhalb der Haltestellen zu ermöglichen; denn dieser Bohlenweg ist vom Wagen aus erreichbar. Die Höhe des Eisenbaues der Schwebebahn beträgt 8 m. Die Wagenunterkante liegt 3,5 m unter der Schienenoberkante und 4,5 m über der Strafse und dem Spiegel der Wupper.

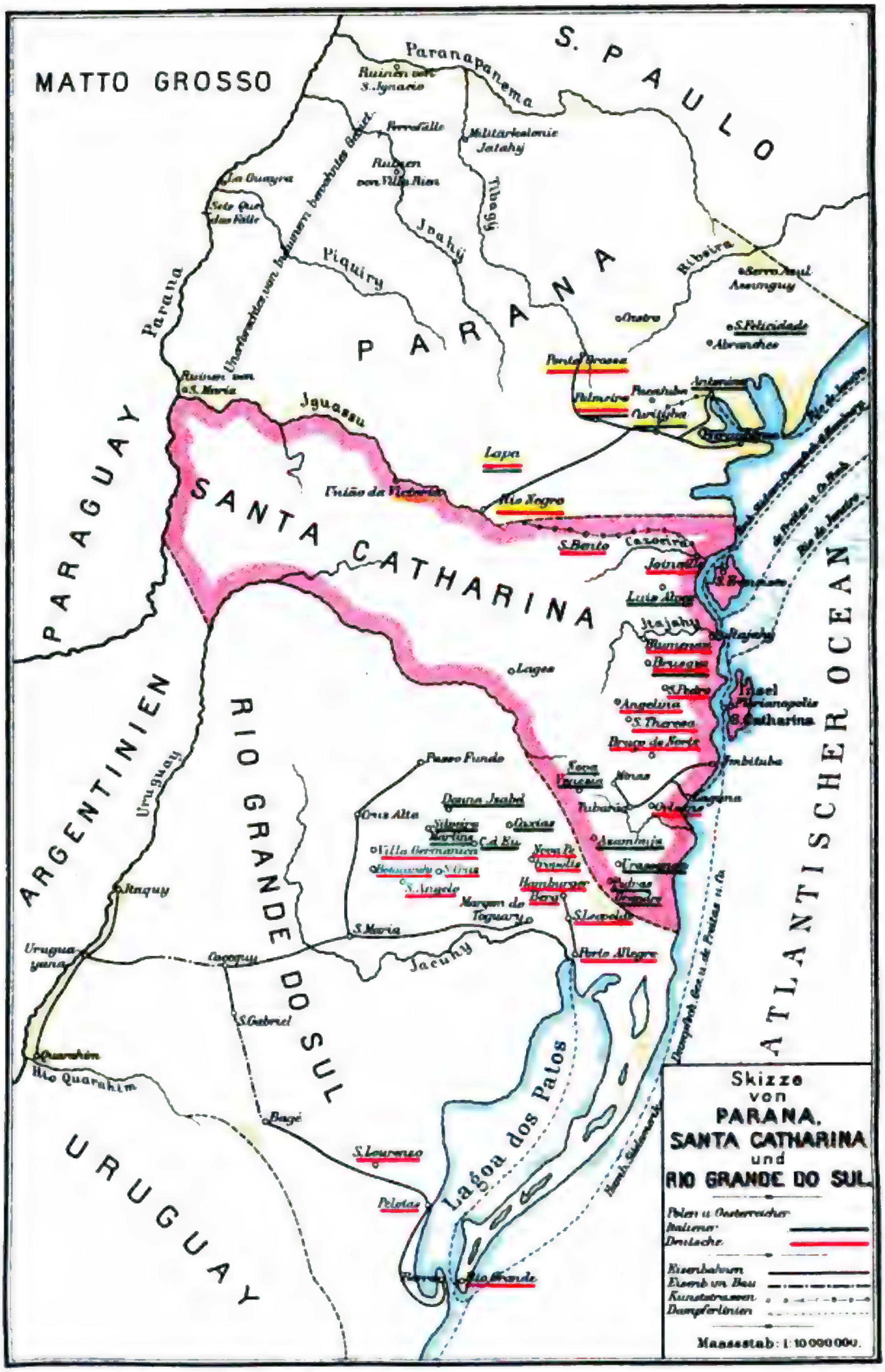
Bei aller Standhaftigkeit des Baues ist er doch nicht übermäfsig schwer, nämlich 1100 kg pro laufendes Meter, wovon auf das horizontale Tragwerk 786 kg entfallen. Jeder Wagen wiegt 3500 kg ohne die zugehörigen zwei Drehgestelle und die auf den Schienen laufenden Räder. Der wichtigste Theil des Ganzen, die Schienenträger an der rechten und linken Seite des horizontalen Tragwerkes, sind aus einem Walzprofil von 340 mm Höhe gebildet. Die 115 mm hohen Schienen ruhen auf einer Unterlagplatte von 10 mm Stärke und einer Filzunterlage von 15 mm und sind in einem Abstande von 753 mm auf den Querträgern so gelagert, dafs sie, auf den Trägern durch je zwei Schraubenbolzen mit Klemmplatte befestigt,

gleichwohl in der Längsrichtung beweglich sind. Die Schienen sind 15 m lang; sie wiegen pro Meter 24 kg und an den Stöfsen 28,8 kg.

Das Interessanteste an der Schwebebahn ist naturgemäfs die Art der Aufhängung und freien Beweglichkeit der Wagen. Zur Erreichung der letzteren war es nöthig, die von den Bewegungstheilen (bestehend im wesentlichen aus zwei durch Dynamo angetriebenen, auf den Schienen entlang rollenden, verhältnifsmäfsig grofsen Rädern) zum Wagen führenden Verbindungen nur an der Aufsenseite der Schienen herumzuführen. In Folge dieser Nothwendigkeit haben die beiden Drehgestelle zu je zwei Antriebsrädern, mit denen der Wagen an seiner Vorder- und Hinterseite verbunden bz. an welchen er aufgehängt ist, ungefähr die Gestalt zweier Bügel angenommen, die indefs so vertrauenerweckend sorgfältig konstruirt sind, dafs die Gefahr eines Abgleitens von der Schiene, Kippens, Entgleisens in Folge zu weiten Ausschwingens der Wagen u. s. w. gänzlich ausgeschlossen erscheint. Jedes Drehgestell birgt einen elektrischen Motor, der beide Laufräder antreibt. Die elektrische Energie wird durch eine kleine eiserne Feldbahnschiene zugeführt, die unmittelbar unter der Fahrbahn befestigt ist. Ihr wird der Strom durch Gleitschuhe entnommen und den Wagenmotoren zugeführt. Es können mehrere Wagen an einander gekuppelt werden; sie werden dann von dem Führer des ersten Wagens gesteuert, und es erfolgt Stromentnahme nur im ersten Wagen, während zwischen Haupt- und Anhängewagen elektrische Verbindung zu den Motoren der Anhängewagen durch Kabel stattfindet, die in einem Gummischlauche zugleich mit der Licht- und Klingelleitung untergebracht sind. Beide Gleisstrecken können gleichzeitig ausgeschaltet werden; auch sind weitere Vorsichtsmafsregeln getroffen, die auf eine grofse Betriebssicherheit der Schwebebahn hoffen lassen.

Die Haltestellen, welche natürlich auf Treppen zu ersteigen sind, besitzen besondere Einrichtungen, um den von der Seite zu besteigenden Schwebewaggon bequem erreichen zu können.

Während der nun abgeschlossenen Bauzeit war Barmen-Elberfeld eine Art Wallfahrtsort für die Ingenieure, weil jedes der am Baue betheiligten grofsen Werke seine eigenen Methoden der Montirung anwendete und dabei Aufgaben löste, die in ihrer Eigenart bisher überhaupt noch nicht gestellt worden waren. Verwickelt wurden diese Montirungsarbeiten noch dadurch, dafs das Bett der Wupper, das von dem vollendeten Werke, wie unsere Leser aus den früheren Mittheilungen wissen, sonst ganz aus dem Spiele gelassen ist, als Baugrund für die unerläfslichen Gerüste auf $^3/_4$ der Bahnlänge zu benutzen war. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die betriebsame Doppelstadt noch auf lange das Reiseziel vieler Wifsbegieriger aus allen Berufsständen sein, die herbeikommen werden, um eins der gröfsten Werke der Ingenieurkunst zu bewundern.


MATTO GROSSO
S. PAULO
Paranapanema
Ruinen von S. Ignacio
Militärkolonie Jatahy
Ruinen von Villa Rica
Tibagy
Joahy
Piquiry
Ribeira
Serro Azul
Assunguy
S. Felicidade
Abranches
Castro
La Guayra
Parana
P A R A N A
Ponta Grossa
Palmeira
Curityba
Antonina
Ruinen von S. Maria
Jguassu
Lapa
União da Victoria
Rio Negro
S. Bento
Joinville
S. Francisco
Luiz Alves
Itajahy
Blumenau
Brusque
S. Pedro
Angelina
S. Thereza
Lages
Insel Florianopolis S. Catharina
Imbituba
Minas
Tubarão
Laguna
SANTA CATHARINA
PARAGUAY
ARGENTINIEN
Uruguay
RIO GRANDE DO SUL
Passo Fundo
Cruz Alta
Caxias
Villa Germania
S. Cruz
S. Angelo
Hamburger Berg
S. Leopoldo
S. Maria
Itaquy
Uruguayana
Cacequy
Jacuhy
Porto Alegre
S. Gabriel
Quarahim
Rio Quarahim
Bagé
S. Lourenço
Pelotas
Lagoa dos Patos
Rio Grande
URUGUAY
ATLANTISCHER OCEAN
Skizze von PARANA, SANTA CATHARINA und RIO GRANDE DO SUL.
Polen u. Oesterreicher
Italiener
Deutsche
Eisenbahn
Eisenb. im Bau
Kunststrassen
Dampferlinien
Maassstab: 1:10000000.

101. Die drei Südstaaten Brasiliens.

(Land, Leute, Besiedelung, soziale, wirthschaftliche und Verkehrsverhältnisse.)

Von Herrn Ober-Postdirektionssekretär Klär in Hamburg.

Die in Rio de Janeiro erscheinenden brasilianischen Zeitungen »Rio News« und »Jornal do Commercio« haben im verflossenen Jahre wiederholt bemerkenswerthe Mittheilungen über die Entwickelung und die heutige Lage der in den drei Südstaaten Brasiliens gegründeten deutschen Kolonien gebracht. Diese Zeitungsberichte lassen erkennen, dafs das Deutschthum in jenen entfernten Gegenden allmählich zu grofser Blüthe gelangt ist, eine Thatsache, die nicht nur der Presse Veranlassung zu Kundgebungen mannigfacher Art geboten, sondern auch auf regierungsseitige Anregung im britischen Parlamente Anfang 1899 zu lebhaften Erörterungen über die Ursachen dieses Aufschwunges geführt hat.

Brasilien hat in den letzten 15 Jahren wiederholt im Vordergrunde des politischen Interesses gestanden und Deutschlands überseeische Auswanderung, unter deren Zielen Brasilien (vorzugsweise Südbrasilien) an Wichtigkeit die zweite Stelle einnimmt, sowie Deutschlands Handel und Industrie in hervorragendem Mafse beeinflufst. Es dürfte daher nicht unerwünscht sein, die brasilianischen Landestheile näher kennen zu lernen, in denen viele Tausende unserer Landsleute — wenn auch erst nach schwerer und rastloser Arbeit — zu Wohlstand gelangt sind und jetzt in blühenden Städten und Dörfern leben. Zur Erleichterung des Verständnisses dient die beigegebene Karte.*)

Die drei Südstaaten Brasiliens, Parana, Santa Catharina und Rio Grande do Sul, liegen zwischen dem 23. und 33. Grade südlicher Breite. Sie werden im Westen durch Paraguay und Argentinien, im Süden durch Uruguay begrenzt. Die atlantische Küste ist im Ganzen wenig gegliedert; es sind jedoch mehrere gute Häfen vorhanden.

Parana hat einen Flächeninhalt von 199 680 qkm, d. h. es ist ungefähr doppelt so grofs wie Portugal. Es wird von vielen grofsen Flüssen durchschnitten, deren wichtigste die zum Stromgebiete des Parana gehörenden Wasserläufe des Tibagy, Paranapanema, Ivahy, Iguassu und Piquiry sind. Letzterer mündet etwa 24 km oberhalb der berühmten »Sete Quedas«, der Niagarafälle Süd-Amerikas, in den Parana. Dieser Katarakt ist, weil er in einer unkultivirten, lediglich von wilden Indianern bevölkerten Gegend liegt, nur selten besucht worden; eine im Jahre 1557 von spanischen Jesuiten in seiner Nähe gegründete Stadt hat schon 1631 dem andauernden Ansturme der Wilden wieder preisgegeben werden müssen. Nach einer aus dem Jahre 1788 stammenden Beschreibung führt der Parana, der unmittelbar vor seinem Eintritt in das Fallgebiet 4200 m breit ist, an jener Stelle eine gröfsere Wassermenge mit sich fort, als alle grofsen Flüsse Europas zusammengenommen. Das Bett des mächtigen Stromes verengt sich plötzlich zu einem Kanal von etwa 63 m Breite, in welchen das Wasser mit unbeschreiblicher Wucht hineinstürzt, zumal der Fall kein vertikaler ist, sondern sich über eine in einem Winkel von 50° geneigte Ebene

*) Aufser den genannten brasilianischen Zeitungen sind benutzt worden: 1) Das heutige Brasilien von Dr. Moritz Schanz, Hamburg, W. Mauke Söhne, 1893; 2) Nr. 493, Miscellaneous Series. Diplomatic and consular reports. Trade, finances and Colonisation of the three Southern States of Brazil. Foreign office, London, February 1899; 3) Relatorio Dos Serviços Dos Correios Da Republica Dos Estados Unidos Do Brazil. Em. 1895. Apresentado Pelo Director Geral Dr. E. A. V. da Costa. Rio de Janeiro 1896; 4) Rathschläge für Auswanderer nach Südbrasilien. Auf Veranlassung des Central-Vereins für Handelsgeographie zu Berlin herausgegeben von dessen Vorsitzenden Dr. R. Jannasch. Berlin 1897.

vollzieht. Das gegen die Granitwände des Flufsbetts geschleuderte Wasser, das sich säulenartig erhebt und weithin sichtbar ist, verursacht ein auf 32 km Entfernung vernehmbares Getöse.

Die Hauptstadt Paranas, Curityba, liegt 848 m über dem Meeresspiegel, ist von zahlreichen Vororten und Kolonien umgeben und hat 22 000 Einwohner. Durch eine Eisenbahn ist sie mit dem Haupthafen des Staates, Paranagua an der gleichnamigen Meeresbucht, verbunden. Letztere erstreckt sich 40 km landeinwärts und ist für Schiffe mit 17 bis 18 Fufs Tiefgang fahrbar. Sieht man von den Küstenstrichen ab, so gleicht das Land, namentlich auf dem das Innere einnehmenden Hochplateau, fast völlig einem grofsen englischen Park, in dem sich dem Auge wogende Grasflächen darbieten, die nur hin und wieder von einigen Fichten (araucaria brasiliensis) unterbrochen werden. Dieser Baum wird bis zu 24 m hoch und hat Aeste nur an der Krone; sein Holz ist feinporiger und widerstandsfähiger als das der amerikanischen oder schwedischen Fichte.

Das Klima ist in dem ganzen Staatsgebiete, mit Ausnahme der in der Nähe der Küste und des Parana liegenden Ländereien, ausgezeichnet. Die Hitze ist selten übergrofs. In Curityba hat man während der Wintermonate zeitweise Schnee und Eis.

Santa Catharina ist 70 236 qkm grofs. Seine Hauptstadt Desterro oder Florianopolis — so genannt zu Ehren des zweiten Präsidenten der Republik, Marschalls Floriano Peixoto, — liegt in einer malerischen Landschaft auf der Westseite der Insel Santa Catharina. Florianopolis hat ebenfalls etwa 22 000 Einwohner, ist von Paranagua zur See in 15 Stunden zu erreichen und vom Festlande durch einen Kanal getrennt, dessen Breite zwischen 90 m und 6,5 km schwankt. An seinem Südende ist dieser Meeresarm nur 180 m breit und für sehr grofse Schiffe nicht fahrbar. Von Norden her können schon jetzt die gröfsten Dampfer bis auf 3 km an Florianopolis herankommen; man hofft, dafs die Schiffe nach Ausführung der geplanten Vertiefung des Kanals an den von der Stadt gebauten Quais werden vor Anker gehen können.

An Santa Catharina schliefst sich nach Süden Rio Grande do Sul an, das nach S. Paulo die blühendste Provinz des brasilianischen Reichs ist. Es hat einen Flächeninhalt von 226 560 qkm, übertrifft somit an Gröfse Grofsbritannien um ein Geringes. Besonders bemerkenswerth ist in diesem Staate die ausgedehnte Lagunenbildung, die sich am schärfsten in dem nur durch eine schmale Landzunge vom Atlantischen Ozean getrennten langgestreckten lagoa dos patos (Entensee) ausgeprägt findet. Am Südende dieses grofsen Binnensees liegt die Hauptstadt der Provinz, Rio Grande, an seinem Nordende der bekannte und für Südbrasilien wichtige Hafen Porto Allegre. Die Einfahrt in den Entensee ist leider in Folge einer Sandbank für die Schiffe aufserordentlich gefährlich.

Das Klima ist sowohl in Santa Catharina als in Rio Grande do Sul gemäfsigt, gesund und für Europäer zuträglich. In Erkennung dieser Thatsache hat sich denn auch der Hauptstrom der Einwanderung in Brasilien nach dessen drei Südstaaten gerichtet, die jetzt zusammen 1 ½ Millionen Einwohner zählen.

Die nach dem Sturze des Kaiserreichs (15. November 1889) eingeführte neue Verfassung, für welche die der United States of America als Muster gedient hat, bestimmt Folgendes: Die Bundesrepublik Brasilien besteht aus 20 Staaten und dem neutralen Municipium Rio de Janeiro, das zur Bundeshauptstadt erhoben wird. Zu der Zuständigkeit der Union gehören: die Entscheidung über Krieg und Frieden, die Festsetzung und Vereinnahmung der Einfuhrzölle, die Einrichtung und Unterhaltung von Zollstellen und Emissionsbanken, die Verwaltung von Post, Telegraphie und Stempelabgaben. Die Einzelstaaten bestimmen die Höhe der Ausfuhrzölle für die im eigenen

Lande gewonnenen Erzeugnisse sowie die für städtische und ländliche Immobilien, Eigenthumsübertragung und Gewerbe zu erhebenden Steuern, die ebenso wie die Ausfuhrzölle in die betreffenden Staatskassen fliefsen. Unzulässig sind: Transitsteuern zwischen den Einzelstaaten, staatliche Etablirung, Subvention oder Verhinderung der Ausübung religiöser Kulte, die Küstenschiffahrt durch andere als brasilianische Schiffe.

Die Gesetzgebung liegt in den Händen des aus Senat und Deputirtenkammer bestehenden Nationalkongresses und des Präsidenten der Republik. Letzterer (desgleichen der Vizepräsident) mufs geborener Brasilianer, im Besitze der politischen Rechte und über 35 Jahre alt sein. Er wird durch allgemeine direkte Volkswahl auf 4 Jahre gewählt. Die Minister ernennt der Präsident nach eigenem Ermessen. Als oberster Gerichtshof wird in der Bundeshauptstadt ein Bundestribunal eingesetzt, das aus 15 von dem Staatsoberhaupt auf Lebenszeit gewählten Mitgliedern besteht.

Die Einzelstaaten regieren sich, unter Berücksichtigung der Bundesprinzipien, nach ihrer eigenen Konstitution. Es gehören ihnen die in ihrem Bereiche liegenden Minen und freien Ländereien, mit Ausnahme der von der Union für Landesvertheidigungszwecke beanspruchten Territorien.

Die Stadtgemeinden sollen in allem, was ihre Spezialinteressen betrifft, autonom sein.

Brasilianischer Bürger ist Jeder, der in Brasilien geboren oder daselbst naturalisirt ist. Versammlungs- und Petitionsrecht, Rede- und Prefsfreiheit, Brief- und Telegraphengeheimnifs, Freizügigkeit ohne Pafszwang, Unverletzlichkeit des Hauses und des Besitzes werden gewährleistet. Jeder Brasilianer ist zum Kriegsdienste verpflichtet. Heer und Marine setzen sich indefs zunächst aus Freiwilligen zusammen; erst wenn deren Zahl nicht ausreicht, wird zur Aushebung geschritten. Die Union bürgt für die Zahlung der inneren und äufseren Bundesschuld.

Die Urbevölkerung Brasiliens besteht aus Indianern. Sie sind kraftvolle, geschmeidige, nicht über mittelgrofse Gestalten von tiefrother bis braunweifser Hautfarbe und fast jeglicher Kultur bar. Beide Geschlechter gehen beinahe vollständig nackt einher. Unempfindlichkeit gegen Freude und Schmerz gilt als gröfste Tugend.

Heute haben sich die Indianer in das Innere des Landes zurückgezogen, wo der gröfsere Theil von ihnen an den Zuflüssen des Amazonenstroms und des Parana kümmerlich sein Dasein fristet. Den eindringenden Portugiesen setzten die meisten Indianer ausdauernden Widerstand entgegen, der jedoch allmählich durch die Macht der Regierung und durch die Bekehrung zu Religion und Kultur seitens der Jesuiten gebrochen wurde. Letzteren gelang es sogar, in dem westlichen Theile von Parana, dessen Beschaffenheit heutzutage völlig unbekannt ist, vier Missionsstationen, La Guayra, S. Ignacio, Villa Rica und S. Maria, zu gründen, die sich bald zu blühenden Flecken entfalteten, leider aber nach kurzem Bestehen dem Ansturme der wilden Indianer erlagen. Im Jahre 1759 wurde durch den Minister Pombal der Jesuitenorden in den portugiesischen Reichen aufgehoben. Mit ihm verschwand auch die Macht, welche, wie die Erfahrung gelehrt hatte, allein im Stande war, der Wildheit der Indianer Zügel anzulegen. Schnell geriethen die von den Jesuiten gegründeten Musteranlagen, die sich zu grofsen Dörfern und Flecken entwickelt hatten, in Verfall, und heute sind von dieser Kultur nur noch einige unbedeutende Ruinen übrig. Wenn die Brasilianer jetzt im Inneren des Landes mit den Indianern zusammentreffen, so werden diese von ihnen vernichtet wie wilde Thiere. Nach einer Schätzung des Dr. Schanz waren 1893 noch etwa $^1/_2$ bis 1 Million Rothhäute in den Wäldern des Amazonenstrombereichs vorhanden.

Da die in Brasilien frühzeitig begonnene Ackerbau- und Plantagenwirthschaft starker Arme bedurfte, und sich die Indianer als Arbeiter nicht brauchen lassen wollten, so fing man sehr bald an, schwarze Sklaven aus Afrika einzuführen. Jahrhunderte lang hat darauf der Menschenhandel beträchtliche Ausdehnung gehabt. In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts mufste Brasilien dem starken Drucke Englands nachgeben und die Sklaveneinfuhr gesetzlich verbieten. Es hat indefs noch bis zum Jahre 1888 gedauert und viele harte Kämpfe gekostet, bis endlich durch das »goldene Gesetz« auch alle in Brasilien lebenden Sklaven in Freiheit gesetzt wurden.

Im ganzen ist diese zwangsweise Veränderung des Besitzstandes leichter und glücklicher vorübergegangen, als man vielfach angenommen hatte. Zu der milden Lösung der überaus wichtigen Sklavenfrage trug hauptsächlich der Umstand bei, dafs die Sklaven im allgemeinen gut behandelt wurden. Eine Verachtung der Farbigen, wie sie in Nord-Amerika von den Yankees geübt wird, hat in Brasilien niemals Platz gegriffen. Das Verhältnifs der Sklaven zur Herrschaft war theilweise, namentlich auf dem Lande, ein patriarchalisches. Freilich fehlten auch Grausamkeiten nicht; doch waren sie selten und wurden meist nur von den Sklavenaufsehern begangen, die selbst Farbige waren.

Seit der Trennung Brasiliens von Portugal hat die Einwanderungs- und Kolonisationsfrage die Regierung und das Land unausgesetzt beschäftigt. Auch sind grofse Summen Geldes in Propaganda und Subventionen für die weifse Einwanderung ausgegeben worden. Zunächst nahm diese daher einen gewaltigen Umfang an, ging aber sehr bald wieder erheblich zurück, weil die politischen Zustände zu unsicher waren und sich die Folgen der finanziellen Zerrüttung des brasilianischen Reichs in der unangenehmsten Weise fühlbar machten, die Einwanderer aufserdem schlecht behandelt wurden. Häufig hatte die Regierung von den ihr gehörigen Ländereien, terras devolutas, auf welchen die Kolonisten angesiedelt werden sollten, nur wenig oder gar nichts vermessen lassen, und oftmals kannte sie nicht einmal ihre Grenzen gegen den Privatbesitz. Es gehörte noch bis in die neueste Zeit hinein, namentlich aber im Kaiserlichen Brasilien, zu den am allerschwierigsten zu erlangenden Dingen, ein mit rechtlichem Besitztitel ausgestattetes Stück Land für den Einwanderer zu erwerben. Dazu kam, dafs das berüchtigte, erst nach dem Sturze des Kaiserreichs beseitigte Gesetz der locação de serviços (Dienstvermiethung) denjenigen Kolonisten, welche sich als Arbeiter verdingen wollten, geradezu einen Strick um den Hals legte: der Plantagenbesitzer bezahlte nämlich die Ueberfahrt für den Einwanderer und lieferte ihm Wohnung, Kleidung sowie Nahrung, wofür dieser oftmals viele Jahre lang schwer arbeiten mufste.

Im Hinblick auf die vorstehend geschilderten Thatsachen sahen sich Preufsen und Italien Anfang der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts veranlafst, die Auswanderung nach Brasilien durch Gesetze zu verbieten. Zweifellos hatte diese Mafsregel ihre Berechtigung und einen hohen sozialpolitischen Werth. Hätten die betreffenden Regierungen indefs derzeit den Unterschied in den Kolonisationsverhältnissen der Kaffeeprovinzen des Nordens und der kleinbäuerlichen Kulturanlagen der drei Südprovinzen richtig erkannt, so wäre wohl trotz der auch in letzteren vorhandenen Mifsstände damals schon eingetreten, was heute thatsächlich der Fall ist: Verbot der Auswanderung nach dem Norden Brasiliens, mit Einschlufs des Staates S. Paulo, und Förderung der Auswanderungsbestrebungen nach den drei Südstaaten Parana, S. Catharina und Rio Grande do Sul. Italien hat die Auswanderungsverbote niemals streng gehandhabt.

Um den Ansiedlern den Grunderwerb zu erleichtern, suchen jetzt

deutsche Gesellschaften, in erster Linie die Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft in Hamburg, gröfsere Flächen brasilianischen Staatsgrundes, der stellenweise noch recht billig ist (1 ha kostet in weniger zugänglichen Gegenden nur etwa 3 bis 4 Mark), in ihren Besitz zu bringen. Diese Ländereien werden in kleine Grundstücke getheilt und an die Kolonisten verkauft, denen es überlassen bleibt, den Kaufpreis in einer Summe zu begleichen oder Theilzahlungen zu leisten. Ist der Einwanderer aus Mangel an Baarmitteln gezwungen, die letztere Art der Bezahlung zu wählen, so hat er meist nach 5 oder 6 Jahren, während deren er sich am Strafsen- und Brückenbaue, sowie anderen gemeinnützigen Arbeiten betheiligen mufs, die auf seinem Besitzthume ruhende Grundschuld getilgt. Neuerdings verkaufen auch die Staaten unter ähnlichen Bedingungen Grundstücke unmittelbar an die Kolonisten.

Trotz alledem ist die europäische Einwanderung nach Brasilien, wenn man von Italien absieht, sehr zurückgegangen. Man hatte deswegen, um einer Wiederholung der durch den Mangel an Arbeitskräften hervorgerufenen wirthschaftlichen Krisen vorzubeugen, namentlich für die Kaffeeprovinzen des Nordens die Organisation einer gelben Einwanderung aus dem Himmlischen Reiche ins Auge gefafst. Sie ist indefs nicht zu Stande gekommen.

In Parana hat die Kolonisation in Folge der ungünstigen Erwerbsverhältnisse nicht denselben Umfang angenommen wie in den beiden südlicher gelegenen Staaten. Die Ausländer gelangen indefs auch hier — wenngleich nur sehr allmählich — zu Wohlstand, spielen aber im politischen Leben nur eine sehr unbedeutende Rolle. Es giebt heute in Parana 93 Kolonien (nucleox), von denen 10, zum gröfsten Theil aus Italienern bestehend, an der Küste liegen, die übrigen über das Hochplateau des Binnenlandes zerstreut sind. Die beiden gröfsten und wichtigsten dieser Kolonien sind das italienische S. Felicidade und das polnische Abranches, das von ersterem in etwa 2 Stunden zu erreichen ist. Bezeichnend für die Art der Besiedelung Paranas ist das grundverschiedene Aussehen beider Orte. Die Italiener schliefsen sich fern von ihrem Ackerlande zu Dörfern zusammen, während die Polen in völlig von einander getrennten gröfseren oder kleineren Gehöften leben. Die Wohnhäuser sind in S. Felicidade weifs getüncht und mit flachen Dächern versehen; in Abranches giebt es nur Blockhäuser mit Giebeldächern.

Der Eindruck, welchen die Kolonien machen, ist ein ausgezeichneter. Man findet keine wirkliche Armuth; auch scheint der Ansiedler im allgemeinen mit seinem Loose zufrieden zu sein. Er nimmt zwar an der Staatsverwaltung keinen Theil; da er sich aber im Uebrigen vollständiger Freiheit erfreut, auch nur geringe oder gar keine Steuern zu zahlen hat, so steht er politischen Fragen mehr oder weniger gleichgültig gegenüber. Der Ausfuhrhandel liegt fast ausschliefslich in brasilianischen, der Einfuhrhandel in deutschen Händen. Die Deutschen sind aufserdem als Handwerker zahlreich vertreten und geschätzt; die Italiener, Russen und Polen treiben in der Hauptsache nur Ackerbau.

Santa Catharina weist aufser vielen anderen Kolonien zwei Perlen deutscher Kolonisation — Joinville und Blumenau — auf. Anerkanntermafsen überwiegt in diesem Staate auch in politischen Dingen der deutsche Einflufs; nicht nur der gegenwärtige Gouverneur, Dr. Schmidt, sondern auch vier Mitglieder des Staats-Kongresses sind Deutsche.

Aufser unseren Landsleuten sind in gröfserer Anzahl hier nur noch die Italiener vertreten. Bemerkenswerth ist, dafs die Engländer, die sich vor Jahren in dem Staate angesiedelt hatten, heute bis auf zwei Familien zusammengeschmolzen sind. Es ist dies hauptsächlich dem Umstande zu-

zuschreiben, dafs sie von vornherein in zu geringer Zahl kamen und Gesellschaftsklassen angehörten, die sich für Kolonisationszwecke nicht eignen; ferner gewöhnt sich der Engländer im Gegensatze zum Deutschen nur schwer an fremde Umgebung oder fremde Einrichtungen und hält es beispielsweise für eine des Menschen unwürdige Arbeit, ein Stück Land urbar zu machen, würde auch sicherlich bald nach Beginn einer solchen Arbeit davonlaufen. Demgegenüber scheut der Deutsche keine Mühe, den aufserordentlich fruchtbaren Waldboden von Bäumen zu befreien, und nimmt, wenn er die Wahl hat, lieber ein Stück Wald- als Wiesenland. Die Italiener sind meist ausdauernd und genügsam, in manchen Stücken sogar den Deutschen überlegen. An Solidität werden sie freilich den Deutschen nicht gleichgestellt. Der Kredit, welchen der deutsche Kolonist verlangt, ist fast stets ein berechtigter, verdienter. Das Gleiche kann man von dem Italiener nicht behaupten.

Joinville, auch Donna Francisca genannt, wurde im Jahre 1849 durch den Hamburger Kolonisationsverein auf waldigen, aber fruchtbaren Ländereien gegründet, die einen Theil der Mitgift der Prinzessin von Joinville, einer Verwandten des Kaisers D. Pedro II., bildeten. In unmittelbarer Nähe haben jetzt noch der Fürst von Schönburg-Waldenburg und der Duc d'Aumale grofsen Grundbesitz. Die Kolonie hat nahezu 20 000 — meist deutsche — Einwohner und ist eine der blühendsten Brasiliens. Joinville ist Stapelplatz für Exportartikel aller Art, wie Herva-Maté (Paraguay-Thee), Zucker, Sago, Mandioca, Mais, Reis, Taback und Bohnen. Seit einigen Jahren wird in der Kolonie auch — mit steigendem Erfolge — Kaffee gebaut und Viehzucht getrieben. Die Stadtverwaltung besteht aus neun Gemeindevätern, von denen sieben Deutsche, zwei Brasilianer sind; die Berathungen werden in deutscher Sprache geführt. Deutsche Kirchen und Schulen, darunter ein Realgymnasium, sorgen für die Erhaltung der Religion und für Unterricht.

Im Jahre 1873 hat der genannte Hamburger Verein auf dem mit Urwald bestandenen Hochplateau des Hinterlandes von Joinville ferner die Kolonie S. Bento angelegt, die mit Joinville durch eine vortreffliche, 84 km lange und 7 m breite Chaussee verbunden ist. S. Bento hat sich in Folge seiner gesunden und fruchtbaren Lage gut entwickelt. Sein Klima ist ein mitteleuropäisches. Die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung ist der Roggenbau, der einen sehr hohen Ertrag an Korn liefert.

Itajahy aufwärts mehren sich die Ansiedelungen, deren Mittelpunkt hier Blumenau ist. Dieser Ort wurde im Jahre 1850 von Dr. Hermann Blumenau aus Braunschweig gegründet und hat sich aufserordentlich schnell entfaltet; obgleich die Einwanderung seit 1880 fast zum Stillstande gekommen ist, zählt die Kolonie heute in Folge ihrer eigenen natürlichen Vermehrung bereits mehr als 45 000 Einwohner, deren weitaus gröfster Theil der deutschen Nationalität angehört. Familien mit zwölf und mehr Kindern sind hier, wie in allen südbrasilianischen Kolonien, nichts Seltenes. Die Stadtverwaltung ist wesentlich deutsch; von den sieben Munizipalräthen ist nur einer Brasilianer. Die Deutschen haben alle ihre Nationalsitten und Gebräuche bewahrt. Es giebt Gesang-, Turn- und andere Vereine; ferner sind 7 Kirchen, 38 Schulen und 2 Zeitungen vorhanden. Ueberall herrscht ein gewisser Wohlstand; selbst kleine Gehöfte haben Hof und Garten, die einerseits mit Geflügel, Schweinen und Rindvieh, andererseits mit Obstplantagen und Gemüsekulturen wohl besetzt sind.

Etwas südlich von Blumenau finden wir die Kolonie Brusque, welche 1860 gegründet wurde und ungefähr 11 000 Einwohner zählt, von denen nahezu 4000 Deutsche sind. Die sieben deutschen Municipalräthe führen ihre Ver-

handlungen in ihrer Muttersprache. Den Kolonisten ergeht es zwar nicht glänzend, doch immerhin befriedigend.

Itajahy, an der Mündung des Flusses gleichen Namens, ist der Haupthafen der deutschen Kolonien Blumenau und Brusque sowie der italienischen Kolonie Luis Alves. Es liegt einige Meilen nördlich von Florianopolis und ist eine blühende kleine Stadt. Schiffe von 3000 Tonnen Inhalt können ohne Schwierigkeiten bis zu den von der Stadt in die Flufsmündung hineingebauten Quais gelangen. Die Dampfer der Dampfschiffahrts-Gesellschaft de Freitas & Cie. in Hamburg laufen den Hafen regelmäfsig an.

Schwer geschädigt wurde das ganze Itajahygebiet im Jahre 1880 durch eine grofse Ueberschwemmung, während welcher das Wasser zwei Tage lang meterhoch in den Strafsen und Häusern Blumenaus stand.

In der südlichsten Provinz Rio Grande do Sul tritt die Bedeutung der deutschen Kolonien und des deutschen Kulturelements am meisten in den Vordergrund.

Von den Einwohnern der Hauptstadt Rio Grande und der etwas weiter nördlich am Entensee gelegenen Hafenstadt Pelotas sind zwar nur eine geringe Zahl Deutsche, doch haben sie in beiden Städten eine führende Stellung inne. Nordwestlich von Pelotas liegt das blühende deutsche S. Lourenzo, das 1858 gegründet wurde und rund 14 000 Kolonisten zählt, die Ackerbau und Viehzucht treiben. In Porto Allegre sind von den 60 000 Einwohnern etwa 5000 Deutsche; sie haben eine eigene Kirche, zwei deutsche Schulen sowie zwei deutsche Zeitungen und sorgen in zahlreichen Klubs für die Erhaltung des deutschen Wesens. Ganz in der Nähe von Porto Allegre liegt S. Leopoldo, dessen 5000 Bewohner fast alle deutsch sind. Von hier aus hat man im Laufe der Zeit eine Reihe von Tochterkolonien angelegt, indem man dem Urwalde die Plätze für Wohnstätten und Felder mit Feuer und Axt abgewann. Heute ist bereits das ganze am Südabhange der Serra Geral sich hinziehende Gelände urbar gemacht und in Kolonien aufgetheilt. Eine »Kolonie« nennt man hier eine Fläche von 200 preufsischen Morgen, die je nach Lage, Bodenbeschaffenheit und Entfernung von Verkehrswegen 140 bis 14 000 Mark kostet. Die hauptsächlichsten der Tochterkolonien von S. Leopoldo sind Hamburger Berg und Nova Petropolis.

Westlich von ihnen befindet sich ein zweites deutsches Kolonialgebiet, dessen Mittelpunkt S. Cruz bildet. Dieser Ort liegt zwar etwas abseits — man kann ihn von Porto Allegre aus nur durch eine langwierige Fahrt auf Flufsdampfern, Eisenbahn und Frachtwagen erreichen —, hat sich aber trotzdem schnell entwickelt. Das Kolonialgebiet zieht sich nach allen Seiten in die Berge hinein und hat etwa 12 000 Einwohner. Man kann tagelang durch diese Ländereien reisen, ohne ein Wort portugiesisch zu hören. Ueberall sieht man blühende Felder und Gärten; es wird indefs auch hier, wie meistens in Südbrasilien, nur Raubbau getrieben. Die Wälder sind daher vielfach schon auf die Berggipfel beschränkt. Im Westen und Norden schliefsen sich an das S. Cruz-Gebiet die drei deutschen Kolonien S. Angelo, Villa Germanica und Botucarahi sowie die italienischen Kolonien Caxias, Conde d'Eu, Donna Izabel und Silveira Martins an.

Die Zahl der in Südbrasilien lebenden Deutschen und Deutschredenden wird auf rund 347 000 geschätzt. Hiervon entfallen auf Parana 47 000, Santa Catharina 100 000, Rio Grande do Sul 200 000.

Südbrasilien ist aufserordentlich reich an Naturschätzen, sein Boden ist überaus fruchtbar. Hierdurch erklärt es sich, dafs die Kolonisten meist schon nach verhältnifsmäfsig kurzer Zeit zu Wohlstand gelangen. Soweit sie Ackerbau treiben, gewinnt der Deutsche Zuckerrohr, Taback, Reis, Mais, Mandioca und Bohnen, seit einigen Jahren

auch Kaffee; der Italiener baut aufserdem noch Weizen und Wein, beschäftigt sich auch mit Seidenraupenzucht. Die natürlichen Vorbedingungen für letztere sind am günstigsten in Parana. Man hat sich daher dort mit Erfolg auf die Seidenindustrie geworfen, zu deren Hebung und Förderung die Stadtgemeinden von Zeit zu Zeit Preise für die besten Leistungen aussetzen. Theepflanzungen hat man bisher in grofsem Mafsstabe nicht angelegt, obgleich einige Versuche im Kleinen bewiesen haben, dafs der Thee selbst in Gegenden fortkommt, in welchen das Klima rauh ist. Die Gewächse der gemäfsigten Zonen gedeihen durchweg gut.

Die Viehzucht hat, abgesehen von den südöstlichen Theilen von Rio Grande do Sul und dem Hochplateau von S. Catharina, einen nennenswerthen Umfang in Südbrasilien noch nicht angenommen. In den Hochlanden von Parana befinden sich zwar ausgedehnte und vorzügliche Weideplätze; auch hat man ermittelt, dafs Parana bei einer zweckmäfsigen Ausnutzung dieser natürlichen Anlagen mit Leichtigkeit nicht nur seinen eigenen, sondern auch den Fleischbedarf des ganzen Stadt- und Landgebiets von Rio de Janeiro decken könnte. Leider wird aber bis jetzt weder der Rindvieh- noch der Schafzucht wesentliche Aufmerksamkeit zugewendet.

Industrie und Handel der drei Staaten liegen fast ausschliefslich in den Händen deutscher Geschäftshäuser, deren Agenten trotz der Schwierigkeiten, die das Reisen bietet, jeden bewohnten Winkel des Landes aufsuchen, um neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse zu gewinnen.

(Schlufs folgt.)

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die älteste Landkarte und der älteste postcolumbische Globus. Für die älteste Landkarte gilt gemeinhin die Peutingersche Tafel (Archiv v. 1886 S. 271), die aus dem vierten Jahrhundert unserer Zeitrechnung stammt; sie existirt indefs nur in einer aus dem zwölften Jahrhundert herrührenden Abschrift, auch kann man sie nicht eigentlich eine Landkarte nennen, da die Aufzeichnung der Strafsen die Hauptsache ist, während die Landformen ganz zurücktreten. Seit einigen Jahren besitzen wir, wie das »Buchhändl. Börsenbl.« schreibt, eine Originalkarte des sechsten Jahrhunderts, die nach mühsamer Gelehrtenarbeit jetzt in einer schönen Ausgabe vorliegt: die Mosaikkarte von Madaba in Palästina. Als auf den Resten einer byzantinischen Kirche zu Madaba ein neues Gotteshaus gebaut werden sollte, stiefsen die Arbeiter auf ein gut erhaltenes Mosaik. Sie achteten nicht darauf und hätten alles mit einem neuen Bodenbelage bedeckt, wenn nicht zufällig ein griechischer Geistlicher aus Jerusalem hinzugekommen wäre, der sofort den hohen Werth des Mosaiks erkannte und so noch einen grofsen Theil retten konnte. Auf dem Boden der byzantinischen Basilika war die Landkarte Palästinas vom Nil bis zum Oberlaufe des Jordan eingezeichnet. Interessant ist die Karte durch einige hübsche bildliche Beigaben, welche den Charakter der Landschaft veranschaulichen: so erscheinen in den Wüstenstrichen Palmengruppen, auf dem Todten Meere schwimmen Boote, und im Jordan sowie in den Nilarmen tummeln sich zahlreiche Fische. Das

merkwürdigste an der Karte ist aber, dafs sie nach Osten orientirt ist (so dafs also das, was wir auf unseren Karten nördlich zu suchen gewohnt sind, hier auf der östlichen Seite erscheint). Durch die erhaltenen vielen Namen, wodurch manches Räthsel in der Ortskunde Palästinas gelöst wird, gewinnt der Fund auch für die Bibel- und Geschichtsforschung den gröfsten Werth.

Im Anschlusse daran ist folgende, ebenfalls dem genannten Blatte entnommene Beschreibung eines Globus aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts von Interesse, die Tad. Estreicher in den Anzeigen der Akademie der Wissenschaften zu Krakau giebt. Der Erdglobus besteht aus zwei halbkugeligen Kalotten aus Kupferblech, die aufsen stark vergoldet sind; ihr Durchmesser beträgt 73,5 mm. Im Inneren des Globus befindet sich ein Uhrwerk, welches die Achse des Globus bewegt; zum Aufziehen des Werkes sind im südlichen Theile der Kugel zwei Oeffnungen angebracht, von denen aber nur eine heutzutage als Schlüsselloch dient. Das Meer und die Binnengewässer sind durch wellenförmige Linien gekennzeichnet. Das Aussehen einiger Ziffern auf den Meridianen und Parallelkreisen sowie auf den Theilungen der Skalen des äufseren Mechanismus zeigt, dafs die Uhr um das Jahr 1500 entstanden sein mufs; ein genaues Datum kann vielleicht durch Vergleichung mit gleichzeitig erschienenen Karten festgestellt werden, da es keinem Zweifel unterliegt, dafs der Verfertiger des Globus auf der Höhe der damaligen Kenntnisse stand; Estreicher meint, etwa 1510 als Entstehungszeit des Globus annehmen zu sollen. Dieser sogenannte Jagellonische Globus ist, neben demjenigen von Lenox, der älteste postcolumbische Globus und der erste, welcher das südamerikanische Festland nicht mit Asien verbunden darstellt, auch den Namen Amerika enthält.

III. LITERATUR.

Die ersten fünfzig Jahre der österreichischen Bahnposten. Ein Gedenkblatt, herausgegeben vom Postbeamtenverein in Wien. Im Selbstverlage des Herausgebers. Wien 1900. Kommissionsverlag: Spielhagen & Schurich in Wien, Kumpfgasse 7. Preis 1 Krone (85 Pf.).

Das Jahr 1850 war für die Entwickelung des österreichischen Postwesens in mehrfacher Hinsicht besonders fruchtbringend: in seinem Verlaufe trat ein neuer Brief- und Fahrposttarif und die Frankirung der Briefe mittelst »verkäuflicher und aufgeklebter Stempel« (Briefmarken) in Kraft; es wurden die Postanweisungen (bis 50 fl.) sowie verschlossene Geldbriefe eingeführt und Taxerleichterungen geschaffen; ferner entstand die »Generaldirektion für Kommunikations-Anstalten«, als III. Sektion des kurz vorher neu errichteten Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, in drei Abtheilungen: für den Eisenbahnbetrieb, das Postwesen und die Telegraphie, mit je einem Generaldirektor an der Spitze; zugleich erfolgte die Einrichtung von Postdirektionen in Wien sowie allen Provinzialhauptstädten, an Stelle der früheren Ober-Postverwaltungen; dasselbe Jahr sah weiter die Gründung des deutsch-österreichischen Postvereins. Endlich war es das Geburtsjahr der österreichischen Bahnposten, die am 1. August 1850 ins Leben traten und zunächst auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn täglich zweimal den Verkehr

zwischen Wien und Oderberg vermittelten; ihren Werdegang zu schildern, war der Anlafs zur Herausgabe der vorbezeichneten Gedenkschrift.

Im ersten Abschnitte kommen Eisenbahn und Post vor dem Jahre 1850 zur Darstellung, wobei an die geniale Erfindung der Dampfmaschine von James Watt angeknüpft wird, sodann die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens gestreift werden und die Stellungnahme der österreichischen Regierung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel, insbesondere die Grundlagen für das Verhältnifs zwischen Post und Eisenbahn, Gegenstand der Betrachtung bilden. Zwischendurch entrollt sich uns eine Fülle sonstiger hervortretender Erscheinungen auf dem Gebiete des österreichischen Postwesens seit den zwanziger Jahren, wie es überhaupt als ein Vorzug des vorliegenden Werkes angesehen werden mufs, dafs es sich keineswegs auf den durch den Titel gekennzeichneten Dienstzweig beschränkt, vielmehr in weitem Umfange, mit vielen statistischen und anderen interessanten Daten, auch mit den Wandlungen im Allgemeinen sich beschäftigt, welche das österreichische Postwesen bis zu seiner heutigen Vollendung, sei es in der Gesetzgebung oder durch sonstige reformatorische Mafsnahmen von weittragender Bedeutung, durchgemacht hat. Im Anschlufs an das zweite, den Errungenschaften des Gedenkjahrs 1850 speziell gewidmete Kapitel wird der Entwickelungsgang im ersten Vierteljahrhundert der Bahnposten dargelegt, weiter folgt der Zeitabschnitt von 1876 bis 1895 (die Bahnposten bis zur Einführung der summarischen Kartirung der rekommandirten Briefsendungen) sowie von da bis 1898 und bis zur Gegenwart (summarische Kartirung gewöhnlicher Packete, vereinigte Kartirung von Brief- und Fahrpost, Umkartirung der Fahrpost — Geldbriefe und Werthsendungen — im Bahnpostwagen und Briefpost-Umarbeitung durch Postkondukteure), immer wieder mit Rückblicken auf die gleichzeitige allgemeine Entwickelung des österreichischen Postwesens im Inneren wie nach aufsen hin. Weitere Kapitel behandeln Bau, Einrichtung, Beheizung, Beleuchtung und Einrangirung der Bahnpostwagen sowie die Gefahren des Bahnpostdienstes und den Schutz der Postbeamten. Als Anhang ist ein »Entwurf der Satzungen des Unterstützungsfonds« beigegeben; dieser Fonds soll aus den Reinerträgnissen der Gedenkschrift gebildet werden und den in oder aufser Dienst verunglückten Post- und Telegraphenbeamten, in erster Linie den Bahnpostbeamten oder deren Wittwen und Waisen, zu gute kommen.

Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dafs das Buch insofern noch einen besonderen Zweck verfolgt, als daraus stellenweise eine Mifsstimmung über die Bemessung gewisser Bezüge und Dienstüberlastung des Personals spricht und zur Besserung der Verhältnisse Forderungen erhoben werden, über deren Berechtigung oder Nichtberechtigung zu urtheilen, bei aller Sympathie für unsere Berufsgenossen in dem befreundeten Nachbarreiche, selbstverständlich nicht unseres Amtes ist. Für uns kommt lediglich der sachliche Inhalt des Werkes, seine Bedeutung als Beitrag zur österreichischen Postgeschichte, in Betracht, und von diesem Gesichtspunkt erkennen wir gern an, dafs das Buch mit rühmlichem Fleifse verfafst, in frischer, wohlgelungener Form geschrieben ist und eine reiche Ausbeute werthvollen Materials über den Werdegang des hochentwickelten österreichischen Postwesens darbietet. Wir behalten uns vor, gelegentlich darauf zurückzukommen, um unseren Lesern die Ausgestaltung der österreichischen Bahnposteinrichtungen näher zu veranschaulichen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 24. BERLIN, DEZEMBER. **1900.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

102. Die Ayrton'sche Nebenschliefsung für Galvanometer.

Von Herrn Ober-Postdirektionssekretär Tuch in Berlin.

Wenn bei elektrischen Messungen der Batteriestrom für die Empfindlichkeit des Galvanometers zu stark ist, pflegt man bekanntlich neben die Umwindungen des letzteren eine Nebenschliefsung (Shunt) zu schalten, deren Widerstand so regulirt werden kann, dafs das Galvanometer nur von einem seiner Empfindlichkeit angemessenen Theilstrome durchflossen wird.

Die bisher in der Reichs-Telegraphenverwaltung allgemein gebräuchliche Art dieser Nebenschliefsungen ist in Fig. 1 angedeutet. Durch Stöpselung der Löcher *a*, *b*, *c* oder *d* wird dem Galvanometer ein Widerstand nebengeschaltet, der $^1/_9$, $^1/_{99}$, $^1/_{999}$ oder $^1/_{9999}$ des Galvanometerwiderstandes beträgt. Im Galvanometerzweige fliefst alsdann nur $^1/_{10}$, $^1/_{100}$, $^1/_{1000}$ oder $^1/_{10000}$ des im Batteriezweige vorhandenen Gesammtstroms.

Neuerdings gelangt bei Neueinrichtungen und Umänderungen von Kabelmefssystemen eine andere Art von Nebenschliefsungen zur Anwendung, die zuerst im Jahre 1894 von Professor W. E. Ayrton im »Journal of the institution of electrical engineers« beschrieben worden ist und vor den bisher gebräuchlichen Nebenschliefsungen wesentliche Vorzüge besitzt.

Bei den neuen Nebenschliefsungen werden die Umwindungen des Galvanometers durch einen Widerstand, dessen Gröfse beliebig gewählt werden kann.

dauernd geschlossen. Die eine Batteriezuleitung wird mit dem Anfangspunkte dieses Widerstandes fest verbunden, während die zweite Batteriezuleitung

Fig. 1.

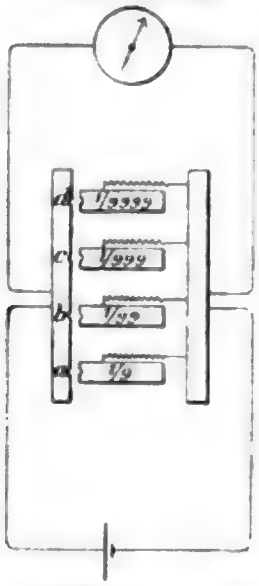
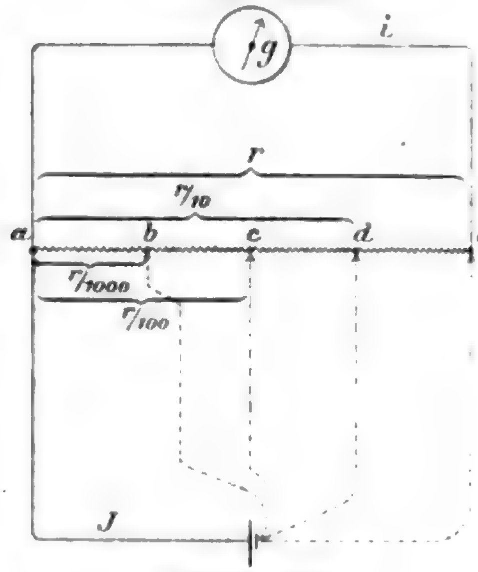


Fig. 2.



zur Hervorbringung der für den Galvanometerzweig gewünschten Stromänderungen mit anderen Punkten des Widerstandes in leitende Verbindung gebracht wird.

Eine Schaltung dieser Art ist in Fig. 2 dargestellt. Das Galvanometer vom Widerstande g ist in den Punkten a und e mit den Enden des Nebenschlufswiderstandes r verbunden. Mit r steht aufserdem im Punkte a das eine Ende des Batteriezweigs in fester Verbindung. Das andere Ende des Batteriezweigs bildet einen beweglichen Kontakt, welcher den Widerstand r in den Punkten e, d, c, b und a berühren kann. Bei einer Berührung des Punktes e liegt der ganze Widerstand r im Nebenschlusse zum Galvanometer. Werden ferner die Punkte d, c und b berührt, so besteht der Nebenschlufs aus den Theilwiderständen $\frac{r}{10}$, $\frac{r}{100}$ oder $\frac{r}{1000}$, während der übrige Theil des Widerstandes r, also $\frac{9}{10} r$, $\frac{99}{100} r$ oder $\frac{999}{1000} r$, in den Galvanometerzweig verlegt ist. Bei einer Berührung des Punktes a endlich liegt der ganze Widerstand r im Galvanometerzweige, die Batterie ist kurz geschlossen, das Galvanometer ist aus dem Stromkreis ausgeschaltet.

Nennt man den im Batteriezweige fliefsenden Gesammtstrom, der zunächst als konstant angenommen werden soll, I und den Theilstrom im Galvanometerzweige i, so verhält sich, wenn der bewegliche Kontakt den Punkt e berührt (der innere Widerstand der Batterie bleibt unberücksichtigt),

$$I : i = g : \frac{r g}{r + g},$$

so dafs der Strom im Galvanometerzweige den Werth

$$i = I \frac{r}{r + g}$$

besitzt. Liegt der bewegliche Kontakt im Punkte d, so ist der Strom im Galvanometerzweig

$$i_1 = I \frac{\frac{r}{10}}{\frac{r}{10} + \left(g + \frac{9}{10} r\right)} = I \frac{\frac{r}{10}}{r + g} = \frac{1}{10} i.$$

Wird der bewegliche Kontakt auf Punkt c verschoben, so ist

$$i_2 = I \frac{\frac{r}{100}}{r+g} = \frac{1}{100} i.$$

Endlich ist, wenn Punkt b berührt wird,

$$i_3 = I \frac{\frac{r}{1000}}{r+g} = \frac{1}{1000} i.$$

Allgemein ist, wenn der bewegliche Kontakt den festen Widerstand r derart berührt, dafs ein Theil von r gleich $\frac{r}{n}$ dem Galvanometer nebengeschaltet und der Rest von r gleich $\frac{n-1}{n} r$ in den Galvanometerzweig verlegt ist, der Strom im Galvanometerzweig

$$i_n = I \frac{\frac{r}{n}}{\frac{r}{n} + \left(g + \frac{n-1}{n} r\right)} = I \frac{\frac{r}{n}}{r+g} = \frac{1}{n} i.$$

Es wird also bei Verwendung Ayrton'scher Nebenschliefsungen die bei den verschiedenen Stellungen des beweglichen Kontakts im Galvanometerzweige vorhandene Stromstärke i_n mit der Stromstärke i verglichen, die in diesem Zweige herrscht, wenn der ganze Widerstand r dem Galvanometer nebengeschaltet ist. Ayrton'sche Nebenschliefsungen dürfen daher bei Messungen niemals völlig vom Galvanometer fortgelassen werden. Der Messung bei völliger Ausschaltung der bisher gebräuchlichen gewöhnlichen Nebenschliefsungen entspricht der Fall, wo der ganze Widerstand r der Ayrton'schen Nebenschliefsung neben das Galvanometer gelegt ist, also vom beweglichen Kontakte (vergl. Fig. 2) Punkt e berührt wird. Damit hierbei ein möglichst grofser Theil des Hauptstroms durch das Galvanometer fliefst, mufs der Nebenschlufswiderstand r im Verhältnisse zum Galvanometerwiderstande g sehr grofs gewählt werden.

Von den Vorzügen, welche die Ayrton'schen vor den gewöhnlichen Nebenschliefsungen besitzen, sind folgende von besonderer Wichtigkeit:

1. Jede Ayrton'sche Nebenschliefsung pafst zu jedem beliebigen Galvanometer, denn die Aenderungen der Stromstärke im Galvanometerzweige hängen ausschliefslich von dem Verhältnisse der beiden durch den beweglichen Kontakt des Batteriezweigs von einander geschiedenen Theile des Gesammtwiderstandes r ab, der selbst in keinem bestimmten Verhältnisse zum Widerstande des Galvanometers zu stehen braucht.

Die Ayrton'schen Nebenschliefsungen ermöglichen hiernach eine viel ausgedehntere Verwendbarkeit, als die gewöhnlichen Nebenschliefsungen, deren Widerstandsstufen genau bestimmte Theile des Galvanometerwiderstandes darstellen müssen, so dafs für jedes einzelne Galvanometer ein besonders anzufertigender Satz erforderlich ist.

2. Aus dem Umstande, dafs es bei Anwendung Ayrton'scher Nebenschliefsungen für die Richtigkeit der Mefsergebnisse gleichgültig ist, welchen Widerstand das Galvanometer im Verhältnisse zum Gesammtwiderstande der Nebenschliefsung besitzt, folgt ferner, dafs man bei Galvanometern, die mit mehreren Spulen ausgerüstet sind, dieselbe Ayrton'sche Nebenschliefsung sowohl dann benutzen kann, wenn die Spulen hinter einander geschaltet, als auch, wenn sie neben einander geschaltet sind. Man kann daher, wenn Galvanometer mit mehreren Spulen für Messungen bei Aufsuchung von Kabelfehlern verwendet werden, zwischen den Kupferwiderstands- oder Fehlerschleifenmessungen, bei denen die Umwindungen zur Erzielung gröfserer Empfindlichkeit neben einander geschaltet worden sind, unter Umständen auch Isolationsmessungen ausführen,

ohne vorher die Umwindungen wieder hinter einander schalten zu müssen.

In solchen Fällen ist nur zu beachten, dafs der bei hinter einander geschalteten Spulen ermittelte Werth der Mefskonstante für Messungen mit neben einander geschalteten Spulen nicht gilt. Man kann ihn jedoch annähernd bei 2 neben einander geschalteten Spulen zu $^1/_2$, bei 4 neben einander geschalteten Spulen zu $^1/_4$ des Werthes annehmen, der sich bei Hintereinanderschaltung der Spulen ergeben hatte*).

3. Die Ayrton'schen Nebenschliefsungen können — im Gegensatze zu den gewöhnlichen Nebenschliefsungen — aus Metallen von beliebigem Temperaturkoëffizienten hergestellt werden.

Auch diese Eigenschaft hat ihren Grund in dem Umstande, dafs der Gesammtwiderstand der neuen Nebenschliefsungen in keinem bestimmten Verhältnisse zum Widerstande des Galvanometers zu stehen braucht.

Wollte man eine Nebenschliefsung gewöhnlicher Art, welche in Verbindung mit einem Galvanometer benutzt werden soll, dessen Umwindungen aus Kupferdraht bestehen, aus Neusilber, Nickelin, Manganin oder sonst einem Stoffe herstellen, der einen niedrigeren Temperaturkoëffizienten als Kupfer besitzt, so würde eine gleichmäfsige Aenderung der Temperatur des Galvanometers und der Nebenschliefsung die Widerstände beider Apparate in verschiedener Weise ändern. Der Widerstand des Kupfers würde mit steigender Temperatur weit schneller zunehmen, als der Widerstand des Neusilbers u. s. w., so dafs das zuerst bei einer bestimmten Temperatur festgesetzte Verhältnifs der Widerstände von Galvanometer und Nebenschliefsung nicht mehr zuträfe. Es würden mithin auch die im Galvanometer beobachteten Zweigströme meist nur sehr ungenau in demjenigen Verhältnisse zum Gesammtstrome stehen, welches aus den für die einzelnen Widerstandsstufen der Nebenschliefsung ein- für allemal angenommenen Werthen zu folgern wäre. Zu den Wickelungen gewöhnlicher Nebenschliefsungen wird aus diesem Grunde meist dasselbe Metall benutzt, wie zu den Umwindungen des zugehörigen Galvanometers, also Kupfer (vergl. Beschreibung der in der Reichs - Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Apparate, Ausgabe 1899, Seiten 200 und 186).

Werden hingegen Ayrton'sche Nebenschliefsungen verwendet, und sind die Widerstände von Galvanometer und Nebenschliefsung aus Metallen von ungleichen Temperaturkoëffizienten hergestellt, so wird zwar das Verhältnifs dieser Widerstände durch gleichmäfsige Temperaturänderungen beider Apparate ebenfalls verändert werden, dies wird jedoch keinen Einflufs auf das Verhältnifs ausüben, in welchem die Ströme im Galvanometerzweige zum Gesammtstrome stehen.

4. Ayrton'sche Nebenschliefsungen werden sogar richtigere Ergebnisse als solche gewöhnliche Nebenschliefsungen liefern, deren Wickelungen aus demselben Metalle hergestellt sind, aus welchem die Umwindungen der zugehörigen Galvanometer bestehen.

Es hängt dies damit zusammen, dafs es sehr schwierig ist, Unterschiede bis zu mehreren Graden in der mittleren Temperatur von Galvanometer und Nebenschliefsung zu vermeiden, da

*) Bei den Isolationsmessungen ist der Gesammtwiderstand des Stromkreises im Verhältnisse zum Widerstande des Galvanometers sehr grofs, er ändert sich daher durch die Neben- oder Hintereinanderschaltung der Spulen nur wenig. Es wird mithin der Draht jeder Spule bei Nebeneinanderschaltung von zwei Spulen nahezu von der Hälfte und bei Nebeneinanderschaltung von vier Spulen nahezu von dem vierten Theile des Stromes durchflossen, der in ihm bei Hintereinanderschaltung der Spulen vorhanden war, so dafs die Einwirkung des Stromes auf die Nadel durch die Nebeneinanderschaltung annähernd auf die Hälfte oder den vierten Theil herabgesetzt worden ist.

beide Apparate meist in verschiedenen Gehäusen sich befinden, deren wesentliche Theile noch dazu fast stets aus Stoffen von ungleicher Leitungsfähigkeit für die Wärme bestehen. Das Verhältnifs der Widerstände von Galvanometer und Nebenschliefsung wird daher, auch wenn zu den Wickelungen beider Apparate Drähte aus gleichem Metalle verwendet worden sind, in den meisten Fällen von dem dafür angenommenen Werthe soweit abweichen, dafs dadurch die Richtigkeit der mit den gewöhnlichen Nebenschliefsungen erzielten Mefsergebnisse merkbar beeinträchtigt wird, wogegen die Ergebnisse der Ayrton'schen Nebenschliefsungen durch solche Verschiedenheiten keine Aenderung erleiden.

5. Von besonderem Vortheile hinsichtlich der Richtigkeit der Mefsergebnisse ist die Verwendung Ayrton'scher Nebenschliefsungen ferner bei Ladungsmessungen, bei denen es sich um Beobachtung des Ausschlags der Nadel handelt, wenn durch die Umwindungen des Galvanometers der Entladungsstrom eines Kondensators, Kabels u. s. w. fliefst.

Benutzt man zu derartigen — ballistischen — Messungen gewöhnliche Nebenschliefsungen, so weicht das Verhältnifs der Ausschläge der Galvanometernadel bei Einschaltung verschiedener Widerstandsstufen der Nebenschliefsung — abgesehen von etwaigen Ungenauigkeiten der unter 4. erwähnten Art — insofern von dem durch die Nebenschlufswiderstände gegebenen Verhältnifs ab, als die Ausschläge stets etwas zu klein, und zwar um so mehr zu klein sind, je weniger Widerstand die Nebenschliefsung besitzt. Die Hemmung (Dämpfung), die hiernach die Nadel bei ihren Schwingungen erleidet, wird durch die Extraströme verursacht, die beim Auftreten der in verhältnifsmäfsig beträchtlicher Stärke einsetzenden Ladungsströme in den Umwindungen des durch die Nebenschliefsung kurz geschlossenen Galvanometers entstehen und die sich zu um so gröfserer Stärke entwickeln können, je geringer der Widerstand der Nebenschliefsung ist.

Bei Anwendung Ayrton'scher Nebenschliefsungen entstehen derartige, die Bewegung der Nadel hemmende Extraströme zwar ebenfalls, ihre Stärke ist aber bei allen Stellungen des beweglichen Kontakts (vergl. Fig. 2) nahezu dieselbe, da der Widerstand des Kreises für die Extraströme in diesem Falle stets gleich grofs, nämlich gleich $g + r$ ist. Das Verhältnifs der beobachteten Nadelausschläge wird mithin dem Verhältnisse der Entladungsströme und also auch dem Verhältnisse der zu messenden Ladungen sehr nahe kommen.

Wegen der zuletzt erwähnten Eigenschaft werden die Ayrton'schen Nebenschliefsungen auch Nebenschliefsungen für konstante Dämpfung von Schwingungsgalvanometern (constant-damping shunts) genannt.

6. Die Ayrton'schen Nebenschliefsungen eignen sich mehr als die gewöhnlichen Nebenschliefsungen zur Verwendung bei Messungen mit Drehspulen-Galvanometern nach Deprez-d'Arsonval.

Bei den letztgenannten Galvanometern, die gegenwärtig bei der Reichs-Telegraphenverwaltung wegen ihrer Unempfindlichkeit gegen äufsere magnetische Einflüsse immer ausgedehntere Verwendung an Stelle der gegen solche Einflüsse sehr empfindlichen Thomson'schen Spiegelgalvanometer finden, wird nicht, wie bei den Thomson-schen Galvanometern, eine bewegliche Magnetnadel durch einen in den festliegenden Umwindungen fliefsenden Strom aus ihrer Ruhelage abgelenkt, sondern es liegt umgekehrt der Magnet — in Hufeisenform — fest, und zwischen seinen Polen hängt eine bewegliche Spule, welche von dem zu messenden Strome durchflossen und je nach der Stärke dieses Stromes mehr oder weniger um ihre Achse gedreht wird. Das magnetische Feld, in welchem die bewegliche Spule schwingt,

wird sehr stark gemacht, damit die Unempfindlichkeit des Galvanometers gegen die Einwirkungen äufserer magnetischer Kräfte, die z. B. durch in der Nähe bewegte Eisenmassen oder durch Stromschwankungen in benachbarten Starkstromleitern hervorgerufen sein können, möglichst vollkommen sei.

Wegen der grofsen Stärke des magnetischen Feldes entstehen nun bei Drehungen der beweglichen Spule in deren Umwindungen erhebliche elektromotorische Kräfte. Sind die Umwindungen geschlossen, so treten daher in ihnen Induktionsströme auf, die hemmend auf die Bewegung der Spule einwirken. Bei einem Schlusse der Spulenwindungen durch die gewöhnlichen Nebenschliefsungen, deren Widerstand zum Theil aufserordentlich gering (z. B. $^1/_{999}$ oder $^1/_{9999}$ des Galvanometerwiderstandes) ist, würde diese Hemmung so beträchtlich sein, dafs die Messungen wegen der Langsamkeit der Einstellung der beweglichen Spule viel zu viel Zeit erforderten. Schliefst man dagegen die Spulenwindungen durch eine Ayrton'sche Nebenschliefsung und macht man deren Gesammtwiderstand, der ja beliebig sein darf, grofs, so können die Induktionsströme, sofern nur der Widerstand des äufseren Stromkreises ebenfalls nicht zu klein ist, sich nur zu mäfsiger Stärke entwickeln und daher die Schwingungen der Spule nur wenig hemmen.

In Folge dieser Wirkungsweise haben die Ayrton'schen Nebenschliefsungen die allgemeine Verwendbarkeit der Drehspulen-Galvanometer sehr gefördert. Der hierdurch gewonnene Vortheil ist um so bedeutsamer, als in den letzten Jahren das stetige Wachsthum des Strafsenverkehrs und die zunehmende Verdichtung des Netzes der elektrischen Anlagen für Strafsenbahnen, Kraftübertragung und Licht die Ausführung von Messungen mit Thomson'schen Galvanometern immer mehr erschwert und vielfach sogar auf die Zeit weniger Stunden nach Mitternacht eingeschränkt haben.

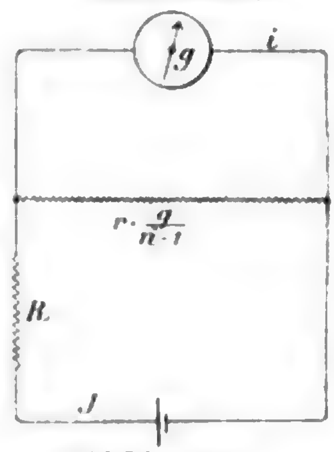
Von besonderem Interesse ist noch die Frage, in welcher Weise bei Anwendung Ayrton'scher Nebenschliefsungen der Widerstand des Gesammtstromkreises geändert wird, und ob auch in dieser Hinsicht die Ayrton'schen vor den gewöhnlichen Nebenschliefsungen Vortheile bieten.

Bei Messungen ohne jeden Nebenschlufs ist der Gesammtwiderstand des Stromkreises (ohne den inneren Widerstand der Batterie), wenn R einen beliebigen, im Stromkreise vorhandenen Widerstand bedeutet (vergl. Fig. 3), gleich

$$R + g.$$

Wird eine Nebenschliefsung r gewöhnlicher Art eingeschaltet, so wird

Fig. 3.



der Gesammtwiderstand stets vermindert, und zwar auf den Werth

$$R + \frac{r\,g}{r + g},$$

die Verminderung des Widerstandes ist also gleich

$$\frac{g^2}{r + g}.$$

Soll $\frac{1}{n}$ des Hauptstroms durch das Galvanometer fliefsen, so mufs nach bekannten Regeln

$$r = \frac{g}{n - 1}$$

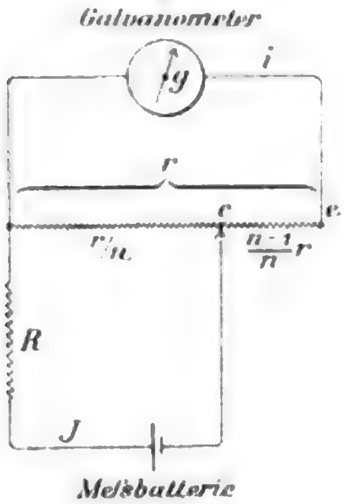
sein, so dafs man als Widerstandsverminderung im Gesammtstromkreise

$$g\,\frac{n-1}{n} \quad \ldots\ldots\ldots \quad (1),$$

also einen Bruchtheil des Galvanometerwiderstandes erhält. Ist z. B. $n = 10$, so dafs $^1/_{10}$ des Gesammtstroms durch das Galvanometer fliefst, so beträgt die Verminderung des Gesammtwiderstandes $^9/_{10}\, g$.

Bei den Ayrton'schen Nebenschliefsungen gestalten sich die Verhältnisse etwas anders, weil hier die Werthe von r und g (vergl. Fig. 4) von einander unabhängig sind, ferner weil niemals ohne Nebenschliefsung gemessen wird, und weil endlich bei

Fig. 4.



Verschiebungen des beweglichen Kontakts sich nicht nur der Widerstand des Nebenschlusses, sondern auch der Widerstand des Galvanometerzweigs ändert.

Liegt der Widerstand r zum ganzen Betrag im Nebenschlusse, berührt also der bewegliche Kontakt den Punkt e, so ist der Gesammtwiderstand gleich

$$R + \frac{r\,g}{r+g}.$$

Ist hierauf der bewegliche Kontakt von e nach c bewegt worden, so ist der Gesammtwiderstand gleich

$$R + \frac{\frac{r}{n}\left(r\,\frac{n-1}{n} + g\right)}{r+g},$$

der Widerstand ist mithin vermindert worden um

$$\frac{n-1}{r+g}\cdot\frac{r}{n}\left(g - \frac{r}{n}\right) \ldots (2).$$

Aus dieser Gleichung folgt, dafs die Verschiebung des beweglichen Kontaktes nicht nur, wie die Einschaltung gewöhnlicher Nebenschliefsungen, den Gesammtwiderstand vermindern, sondern auch erhöhen kann. Denn ist

$$g > \frac{r}{n},$$

so ist der Ausdruck (2) positiv, der Gesammtwiderstand ist mithin kleiner geworden. Ist dagegen

$$g < \frac{r}{n},$$

so ist der Ausdruck (2) negativ, der Gesammtwiderstand ist gröfser geworden. Ist endlich

$$g = \frac{r}{n},$$

so ist der Ausdruck (2) gleich Null, der Gesammtwiderstand hat sich nicht geändert, der Strom, der durch das Galvanometer fliefst, nachdem der Laufkontakt verschoben wurde, ist genau gleich $\frac{1}{n}$ des Stromes, der vor der Verschiebung im Galvanometerzweige vorhanden war.

Wird der Ausdruck (1) in den Ausdruck (2) dividirt, so giebt der Quotient das Verhältnifs der Aenderungen des Gesammtwiderstandes des Stromkreises für den Fall an, dafs erst die Ayrton'sche und dann die gewöhnliche Nebenschliefsung verwendet wird. Dieses Verhältnifs ist seinem absoluten Werthe nach gleich

$$\frac{1}{r+g}\left(\frac{r^2}{n\,g} - r\right) \ldots\ldots (3),$$

welcher Ausdruck für

$$r < g\,(n + \sqrt{n^2 + n}\,) \ldots (4)$$

kleiner als 1 ist. Wenn die Bedingung (4) zutrifft, ist mithin die Aenderung des Gesammtwiderstandes und also auch die Aenderung des Gesammtstroms bei Anwendung der Ayrton'schen

Nebenschliefsung geringer, als bei Anwendung der gewöhnlichen Nebenschliefsung.

Setzen wir beispielsweise in (4)

$$n = 10,$$

so erhalten wir die Bedingung

$$r < g \cdot 20{,}5.$$

Für $n = 100$, 1000 u. s. w. nimmt $n + \sqrt{n^2 + n}$ noch höhere Werthe als 20,5 an, woraus folgt, dafs stets, wenn der Gesammtwiderstand der Nebenschliefsung kleiner als 20,5 mal dem Widerstande des Galvanometers ist, die Aenderungen im Gesammtwiderstande des Stromkreises geringer sind bei Anwendung einer Ayrton'schen als einer gewöhnlichen Nebenschliefsung.

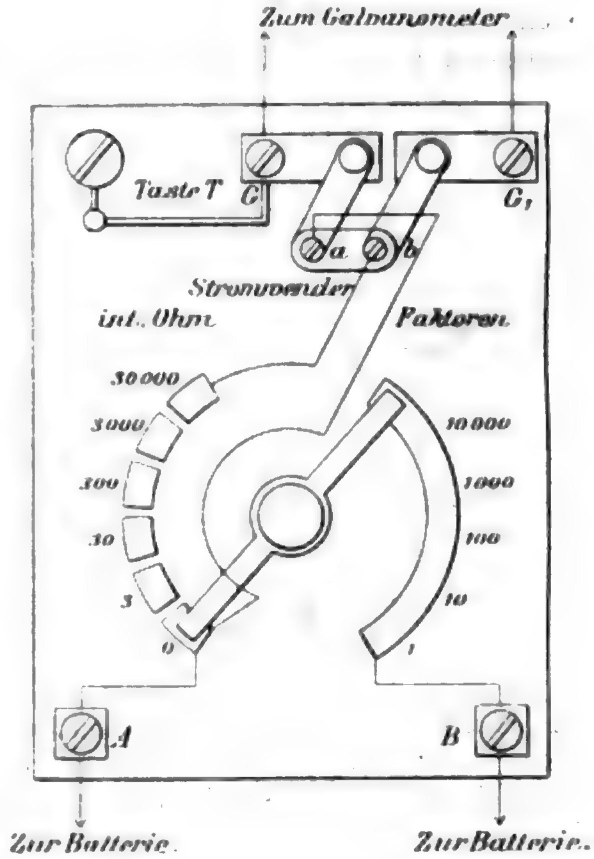
Dieser Vortheil wird z. B. bei einem Gesammtwiderstande der Ayrton'schen Nebenschliefsung von 30 000 Ohm für alle Galvanometer gewonnen, deren Widerstand gröfser als $\frac{30\,000}{20{,}5}$ oder rund 1460 Ohm ist.

Die Ausführung der Ayrton'schen Nebenschliefsungen kann in verschiedener Weise erfolgen, nach Art der Stöpselrheostaten, Kurbelrheostaten u. s. w. Die in der Reichs-Telegraphenverwaltung bisher zur Verwendung gelangten Nebenschliefsungen dieser Art haben durchweg die Form von Kurbelrheostaten. In Fig. 5 ist die Oberansicht einer Ayrton'schen Nebenschliefsung dargestellt, wie solche den in den letzten Jahren neu beschafften Kabelmefskarren beigegeben worden sind.

Auf der aus Hartgummi bestehenden Deckplatte eines Holzkastens befinden sich, kreisförmig angeordnet, ein Messingbogen und diesem gegenüber sechs kleinere, von einander isolirte Messingstücke. Ueber dem Messingbogen und den Messingstücken ist eine aus mehreren federnden Kupferstreifen zusammengesetzte und mit isolirendem Griffe versehene Kurbel in der Weise angeordnet, dafs bei der Drehung der Kurbel deren eines Ende dauernd auf dem Messingbogen schleift, während das andere Ende über die gegenüberliegenden Messingstücke gleitet. Hierbei wird durch die Kupferstreifen der Kurbel zwischen dem von dieser jeweils berührten Messingstück und dem Messingbogen eine leitende Verbindung hergestellt.

Die Messingstücke sind im Inneren des Holzkastens durch Widerstände aus Manganindraht mit einander verbunden, deren Gesammtwerth $r = 30\,000$ Ohm beträgt. Der Werth des

Fig. 5.



Widerstandes, der zwischen dem ersten und jedem der übrigen Messingstücke liegt, ist neben den einzelnen Messingstücken in Zahlen auf der Hartgummiplatte eingeschlagen. Von dem Gesammtwiderstande r können durch Drehung der Kurbel Theilwiderstände

$$\frac{r}{n} = 3,\ 30,\ 300 \text{ oder } 3000 \text{ Ohm}$$

abgetheilt werden.

Der Messingbogen steht mit der Klemme B in Verbindung. Von den kleineren Messingstücken ist das erste,

mit o bezeichnete mit Klemme A verbunden. Aufserdem führen von den mit o und mit 30000 bezeichneten Messingstücken Verbindungsdrähte nach den Klemmen a und b eines auf dem Deckel des Kastens angebrachten Stromwenders. An die Klemmen A und B sind die Zuführungen zur Batterie, an die Klemmen des Stromwenders G und G_1 die Zuleitungen zum Galvanometer zu legen. Die Taste T, die sich aufserdem auf dem Deckel des Kastens befindet, wird bei Messungen mit Drehspulen-Galvanometern benutzt, eine nähere Erörterung ihres Zweckes würde hier zu weit führen.

Die Faktoren 1, 10, 100, 1000 und 10000, die neben dem Messingbogen auf der Hartgummi-Deckplatte eingeschlagen sind, zeigen an, mit welchen Zahlen man die Stärke der bei den einzelnen Stellungen der Kurbel im Galvanometerzweige fliefsenden Ströme vervielfältigen mufs, um die Stärke des Stromes zu erhalten, der durch das Galvanometer fliefsen würde, wenn als Nebenschlufs zu diesem der ganze Widerstand $r = 30000$ Ohm eingeschaltet wäre. Berührt z. B. die Kurbel das mit 3000 bezeichnete Messingstück, so folgt aus $3000 = \frac{r}{n} = \frac{30000}{10}$, dafs der Strom im Galvanometerzweige $^1/_{10}$ des Stromes ist, der daselbst bei Einschaltung des ganzen Widerstandes als Nebenschlufs zum Galvanometer vorhanden wäre. Hieraus ergiebt sich für den vorliegenden Fall als Faktor zur Vervielfältigung des Zweigstroms $n = 10$. Steht das Kurbelende auf dem mit o bezeichneten Messingstücke, so ist die Batterie kurz geschlossen und das Galvanometer ausgeschaltet.

103. Ein Rechtsfall, betreffend doppelte Auszahlung eines Postanweisungsbetrags in Folge unrichtiger Eintragung der Postanweisung in das Posteinlieferungsbuch.

Der Bürstenhändler F. aus E. lieferte am 20. Juni 1897 bei dem Postamt in B. eine Postanweisung über 75 Mark an die Firma W. in D. auf, trug aber in das gleichzeitig vorgelegte Posteinlieferungsbuch als Empfängerin die Firma R. in S. ein. Diese Abweichung wurde bei der Quittungsleistung im Einlieferungsbuche von dem Annahmebeamten nicht bemerkt. Auf die Ursprungs-Postanweisung wurde am 22. Juni an die Firma W. in D. Zahlung geleistet. Am 10. Juli stellte der Absender unter Vorlegung des Posteinlieferungsbuchs bei dem Postamt in B. den Antrag, nach dem Verbleibe der am 20. Juni von ihm an die Firma R. in S. aufgelieferten Postanweisung über 75 Mark Nachforschungen anzustellen und die Auszahlung des Betrags zu veranlassen. Obgleich die Postanweisung in D. richtig zur Auszahlung gelangt war, ertheilte das Postamt daselbst doch die unzutreffende Auskunft, der Eingang sei nicht nachweisbar. Dadurch wurde bei dem Postamt in B. der Irrthum hervorgerufen, dafs der Annahmebeamte seiner Zeit in dem Annahmebuche für Postanweisungen als Bestimmungsort versehentlich D. statt S. vermerkt hätte. In Folge dessen stellte das Postamt in B. auf Grund des Einlieferungsbuchs ein Doppel der Postanweisung auf die Firma R. in S. aus, worauf der Betrag an die letztgenannte Firma ausgezahlt wurde. Beide Firmen hatten Forderungen an den Absender und lehnten deshalb die Rückzahlung des Betrags ab.

Auch F., obgleich er wiederholt über das Sachverhältnifs aufgeklärt worden war, weigerte sich fortgesetzt, den Betrag zurückzuzahlen. Dadurch

entstand der begründete Verdacht, dafs er von Anfang an wider besseres Wissen gehandelt und die unrichtige Eintragung im Posteinlieferungsbuch absichtlich gemacht habe, um die Postverwaltung zu täuschen und zu schädigen. Es wurde daher zunächst bei der Staatsanwaltschaft beantragt, gegen F. auf Grund des §. 263 St. G. B. die öffentliche Anklage zu erheben. Die Staatsanwaltschaft lehnte jedoch den Antrag mangels ausreichender Verdachtsgründe ab. In der hierauf gegen F. erhobenen Civilklage wurde er durch Erkenntnifs des Amtsgerichts in E. vom 6. Juni 1898 zur Zahlung des Betrags an den Postfiskus verurtheilt. Da F. jedoch zahlungsunfähig war und die Wiedererlangung des Geldes von ihm auch später nicht zu erwarten stand, so erhob die Ober-Postdirektion gegen die Firma R. in S. Klage auf Rückzahlung der 75 Mark mit der Begründung, dafs die genannte Firma um den irrthümlich gezahlten Betrag bereichert worden und demgemäfs die Postverwaltung berechtigt sei, den Betrag zurückzufordern. (Dambachs Kommentar zum Postgesetz, Ausgabe v. J. 1892 S. 67.) Die Ober-Postdirektion war hierbei der Ansicht, dafs die Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. Mai 1898, betreffend die Haftpflicht der Post bei den mittelst Posteinlieferungsbuchs eingelieferten Postanweisungen (Archiv f. P. u. T. v. 1898 Nr. 94 S. 756 ff.), lediglich das Verhältnifs der Postverwaltung zum Absender behandele und daher auf den Rechtsstreit gegen die Firma R. in S. als Empfängerin keine Anwendung zu finden habe. Das Amtsgericht in S. wies indefs unterm 10. April 1899 die Klage ab, indem es die angeführte Reichsgerichtsentscheidung auf den vorliegenden Fall für anwendbar erachtete, in der Hauptsache aber die Forderung des Postfiskus gegen die Firma R. deshalb für unbegründet erklärte, weil die Ober-Postdirektion die Forderung der Firma gegen F. in Höhe von 75 Mark an die Postverwaltung hatte abtreten lassen und darauf gegen den letzteren ein rechtskräftiges Urtheil erwirkt hatte. Nunmehr wurde die gerichtliche Klage auf Herausgabe der 75 Mark gegen die Firma W. in D. erhoben. Zur Begründung wurde geltend gemacht, dafs nach der Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. Mai 1898 nur der in dem Posteinlieferungsbuch eingetragene Empfänger, nämlich die Firma R. in S., als der richtige Adressat anzusehen sei. Ein Vertrag zwischen der Post und dem Absender auf Zahlung des Postanweisungsbetrags an die Firma W. in D. sei somit überhaupt nicht abgeschlossen worden. Der Betrag sei daher ohne Rechtsgrund an die Firma W. ausgezahlt und die Postverwaltung deshalb berechtigt, ihn von der unrechtmäfsigen Empfängerin zurückzufordern. Das Amtsgericht in D. wies indefs durch Urtheil vom 19. Oktober 1899 die Ober-Postdirektion mit der Klage ebenfalls ab. Die Entscheidung stützte sich auf ein Erkenntnifs des Landgerichts zu D. vom 2. Juni 1899, in welchem ausgeführt wird, dafs die Auszahlung eines bei der Post eingezahlten Betrags an den Adressaten der Postanweisung sich als Erfüllung eines mit dem Einzahler abgeschlossenen Vertrags darstelle, dergestalt, dafs der Empfänger der Geldsumme lediglich als »Empfangswerkzeug«, »Vertreter« des Einzahlers, thätig wird. Dem Empfänger werde also nur an Stelle des Einzahlers Zahlung geleistet, und als Folge davon könne der Mangel einer Voraussetzung für die Zahlung auch nur dem Einzahler gegenüber geltend gemacht werden. In den Entscheidungsgründen des Amtsgerichts war ferner ausgeführt, dafs die beklagte Firma nicht bereichert worden sei, weil sie den empfangenen Postanweisungsbetrag zur Deckung einer Schuld des F. verwendet habe. Die Ober-Postdirektion legte gegen diese Entscheidung Berufung ein, die von Erfolg war. Das Landgericht in D. verurtheilte die Firma W. durch Erkenntnifs vom

11. Mai 1900 zur Erstattung des zu Unrecht an sie gezahlten Postanweisungsbetrags von 75 Mark nebst Zinsen vom 29. November 1897 ab. Die Beträge wurden von der beklagten Firma an die Postverwaltung abgeführt. Die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urtheils lauten, soweit sie hier in Betracht kommen, wie folgt:

»Die Entscheidung der vorigen Instanz beruht auf der Erwägung, dafs, wenn die Post auf Grund einer ungültigen Postanweisung an den Adressaten zahlt in der irrigen Meinung, gegenüber dem Aufgeber dazu verpflichtet zu sein, sie diesem letzteren irrthümlich eine Nichtschuld leistet, nicht aber dem Adressaten, zu dem sie in keinem Verhältnisse stand und stehen wollte, sondern in dessen Person nur der Aufgeber die — scheinbar — vereinbarte Leistung empfing, dafs also in solchem Falle auch nur gegenüber dem Aufgeber der Anspruch wegen Leistung einer Nichtschuld nach §§. 1519 ff. des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuchs gegeben sei.

Diese Rechtsauffassung wird auch von der jetzt entscheidenden Kammer getheilt und ist bereits in einem früheren Urtheile derselben zur Geltung gebracht worden. Sie leidet aber auf die vorliegende Sache keine Anwendung.

Wenn nämlich der Aufgeber ein ihm ertheiltes Posteinlieferungsbuch benutzt, so wird der Postanweisungsvertrag nicht durch die Uebergabe der Postanweisung in Verbindung mit der Einzahlung des Geldes einerseits und die Aushändigung des Posteinlieferungsscheins andererseits geschlossen, sondern dadurch, dafs der Einliefernde das mit dem entsprechenden Eintrag versehene Posteinlieferungsbuch vorlegt und der Postbeamte den Quittungsvermerk in dasselbe bewirkt. Die Uebergabe und Empfangnahme der Postanweisung ist hierbei ein für das Zustandekommen und den Inhalt des Postanweisungsvertrags unwesentlicher Vorgang.

Adressat ist die im Posteinlieferungsbuch als solche bezeichnete Person. Diese soll natürlich auch auf der Postanweisung als Adressat genannt sein. Liegt aber diese Uebereinstimmung nicht vor, über welche der Postbeamte, welcher die Anweisung annimmt, zu wachen hat, so ist der Eintrag im Posteinlieferungsbuch entscheidend (Reichsgerichtsentscheidung vom 9. Mai 1898, Entscheidungen in Civilsachen, Band 41 S. 107 ff.).

Im vorliegenden Falle ist ein gültiger Postanweisungsvertrag durch Benutzung des dem Aufgeber F. ertheilten Posteinlieferungsbuchs geschlossen worden, und zwar dahin, dafs die Post einen der Einzahlung F.'s entsprechenden Geldbetrag von 75 Mark an die im Posteinlieferungsbuch als Adressatin genannte Firma R. in S. auszahlen sollte. Die Post hat sich, indem sie an die beklagte Firma auszahlte, nicht darin geirrt, dafs sie dem Aufgeber F. gegenüber verpflichtet sei, die Summe von 75 Mark an einen von F. als Empfänger bezeichneten Dritten zu zahlen, sondern sie hat sich, als sie diese thatsächlich bestehende Verbindlichkeit zu Gunsten F.'s erfüllen wollte, in der Person des Empfängers geirrt, insofern sie in der Meinung, die Postanweisung stimme mit dem Posteinlieferungsbuch überein, an die Beklagte zahlte, statt an die im letzteren genannte Adressatin. F. hat mithin in der Person der Beklagten nichts empfangen, war also auch nicht etwas irrthümlich Empfangenes zurückzugeben verbunden. Empfangen hat nur die Beklagte, und zwar nicht eine Zahlung F.'s, sondern einfach eine Summe Geldes, die ohne irgend einen Grund, in Folge eines Irrthums, von der Post an sie gezahlt worden ist. Diese ist deshalb nach §. 1547 des Sächs. B. G. B. berechtigt, die gezahlten 75 Mark von der Beklagten zurückzufordern, allerdings — Sächs. B. G. B. §§. 1550, 1526 ff. — nur so weit, als die Beklagte zur Zeit der Rückforderung bereichert war. Wenn es sich aber um Rückgabe eines dem Ver-

pflichteten zugeflossenen Geldbetrags handelt, ist er so lange fortdauernd als bereichert anzusehen, als er nicht beweist, dafs die Bereicherung nachträglich wieder weggefallen sei. Letzteres wird zwar von der Beklagten behauptet, aber zu Unrecht. Sie macht nämlich geltend, dafs F., der ihr für gelieferte Waaren eine gröfsere Summe Geldes schuldete, später die an sie gelangten 75 Mark, die sie selbst als Zahlung F.'s gebucht, als solche verrechnet habe. In Wirklichkeit ist jedoch dadurch die Forderung der Beklagten an F. in Höhe der 75 Mark nicht erloschen. Denn dieser Erfolg würde nur eingetreten sein, wenn die Hingabe und Empfangnahme der 75 Mark als Zahlung F.'s anzusehen wäre. Das ist aber nicht der Fall. Der Schuldner kann auch nicht mit seinem Gläubiger in gegenüber einem Dritten wirksamer Weise übereinkommen, dafs eine Summe Geldes, welche der Gläubiger durch Zufall aus dem Vermögen eines Dritten empfangen oder ohne Grund ausgehändigt erhalten hat, als Zahlung des Schuldners angesehen werden solle. Die Forderung der Beklagten ist also nicht durch die Empfangnahme des Geldes in Höhe der 75 Mark erloschen, und wenn die Beklagte irrthümlich in der Meinung, dafs es sich um eine Zahlung F.'s handelte, diesem quittirte, so würde sie die Quittungsleistung nach Befinden kondiziren können. Die Rückforderung der 75 Mark seitens der Post von der Beklagten ist sonach begründet. Zur Zahlung von Verzugszinsen ist die Beklagte von Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs, mithin vom 29. November 1897 an, verpflichtet.«

104. Das Postwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1898/99.

Dem neusten Verwaltungsberichte des Generalpostmeisters der Vereinigten Staaten von Amerika, der sich auf die Zeit vom 1. Juli 1898 bis Ende Juni 1899 erstreckt, sind, wie immer, ausführliche Einzelberichte beigegeben; namentlich sind zu nennen die Berichte der vier Assistant Postmaster-General an den Generalpostmeister über die ihnen unterstellten Dienstzweige; die Berichte der Leiter des Bahnpostwesens und des Auslandswesens beim Post-Office Department an den zweiten Assistant Postmaster-General; endlich die Berichte des Auditor for the Post-Office Department, des Leiters des obersten Revisionshofs für das Kassen- und Rechnungswesen der Postverwaltung, an den Generalpostmeister und an den Chef des Schatzamts. Wir entnehmen den verschiedenen Berichten folgende Angaben von allgemeinerem Interesse.

1. Einnahmen und Ausgaben.

Die Einnahmen der amerikanischen Postverwaltung haben sich im Berichtsjahre belaufen:

an Einnahmen aus der Beförderung von Brief- und Packetsendungen auf	93 734 720	Dollars,
an Einnahmen aus dem Postanweisungsverkehr auf	1 948 956	-
zusammen	95 683 676	Dollars,
dagegen die Ausgaben insgesammt auf	102 294 412	-
so dafs sich ein Defizit ergiebt von	6 610 736	Dollars.

Erscheint hiernach das finanzielle Ergebnifs der amerikanischen Postverwaltung im Jahre 1898/99 im Vergleiche mit den hohen Ueberschüssen der meisten europäischen Postverwaltungen als ein recht ungünstiges, so kann es doch gegenüber den Vorjahren als günstig bezeichnet werden, da die Verwaltung seit 1894 in der Regel eines Zuschusses von 9 Millionen Dollars, 1897 sogar eines solchen von nahezu 11½ Millionen Dollars, bedurft hat, um Einnahmen und Ausgaben in Einklang zu bringen. Wenn im Berichtsjahr ein geringeres Defizit erscheint als in den früheren Jahren, so ist der Grund hierfür in dem Blühen von Handel und Wandel und der dadurch bedingten allgemeinen Steigerung des Postverkehrs zu suchen, nicht darin, dafs die Ursache des ungünstigen Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben geschwunden wäre oder zu schwinden begonnen hätte. Diese Ursache besteht vielmehr auch jetzt noch unverändert fort: es ist der Mifsbrauch, der mit der Versendung von Briefpostgegenständen zu den Sätzen der zweiten Tarifklasse getrieben wird. In den Vereinigten Staaten bestehen für Drucksachen zweierlei Portosätze:

a) Zeitungen und Zeitschriften (Sendungen der zweiten Tarifklasse) unterliegen bei der Versendung: durch den Verleger oder Zeitungsagenten einer Gebühr von 1 Cent für jedes Pfund (engl.), durch eine andere Person einer Gebühr von 1 Cent für je 4 Unzen; innerhalb desselben Kreises (county) werden diese Sendungen sogar portofrei befördert, wenn die Postanstalt des Bestimmungsorts keinen Bestelldienst hat;

b) andere Drucksachen (Sendungen der dritten Tarifklasse) unterliegen allgemein einer Taxe von 1 Cent für je 2 Unzen.

Diese letztere, wesentlich höhere Taxe wird aber vielfach dadurch umgangen, dafs Katalogen, Buchwerken und anderen Drucksachen, um sie nach der zweiten Tarifklasse frankiren zu können, die Form einer Zeitung oder Zeitschrift gegeben wird. Die Folge dieses Mifsbrauchs, gegen welchen die Gesetze keinerlei Handhabe bieten, ist die, dafs sich ein aufserordentliches Mifsverhältnifs zwischen der Menge der zu jeder der beiden Tarifklassen gehörigen Sendungen und der für Sendungen dieser Art aufkommenden Gebühr ergeben hat. Im Jahre 1898/99 hat betragen das Gewicht

der Sendungen der zweiten Tarifklasse ...	414 944 926	Pfund (engl.),
- - - dritten - ...	68 227 169	- - ;

dagegen das aufgekommene Porto:

für Sendungen der zweiten Tarifklasse ...	3 527 032	Dollars,
- - - dritten - ...	10 093 882	- .

Nach neuerdings angestellten Ermittelungen haben sich unter den Sendungen der zweiten Tarifklasse nicht weniger als 176 351 613 Pfund solcher Sendungen befunden, für die nach der Absicht des Gesetzgebers die höhere Taxe für eigentliche Drucksachen hätte Anwendung finden sollen, während sie in Folge der in den Versendungsvorschriften bestehenden Lücke thatsächlich gegen die niedrigere Zeitungstaxe haben befördert werden müssen. Der hierdurch für die Postverwaltung entstehende Einnahme-Ausfall wird in dem Bericht auf mehr als 20 Millionen Dollars beziffert; die Post würde also, wenn die Beseitigung des Mifsbrauchs gelänge, nicht nur keines Zuschusses bedürfen, sondern würde mit hohem Ueberschufs arbeiten. Die Abstellung des Mifsstandes, dessen Bestehen manche im Interesse der Allgemeinheit erwünschte Verbesserungen des Postverkehrs unmöglich macht, ist vom Generalpostmeister wiederholt angeregt worden, doch stets

ohne Erfolg, da die an der Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Standes interessirten Kreise gesetzgeberische Maſsnahmen bisher hintanzuhalten gewuſst haben. Ob die von dem Generalpostmeister jetzt erneut in Aussicht gestellten Schritte zur Aenderung der Taxbestimmungen mehr Aussicht auf Erfolg haben, muſs nach Lage der Verhältnisse bezweifelt werden.

Die Ausgaben der amerikanischen Postverwaltung sind schon seit mehreren Jahren alljährlich um rund 3 Millionen Dollars angewachsen; diese Zunahme entspricht der stetig fortschreitenden Steigerung des Postverkehrs und der dadurch bedingten Vermehrung der Arbeitslast der Postanstalten. Von den im Berichtsjahre vorgekommenen Ausgaben sind namentlich folgende von Interesse:

persönliche Ausgaben	38 155 812	Dollars,
Kosten für Beförderung der Posten, und zwar		
auf Eisenbahnen, Kabel- und elektrischen Bahnen,	35 838 123	-
- Landstraſsen und mittelst Dampfschiffen (ausschlieſslich der überseeischen Posten)	7 660 207	-
nach Uebersee	1 629 749	-
Kosten des Bestellungsdienstes in den Städten und auf dem Lande	13 950 379	-
- für Herstellung von Postwerthzeichen	983 467	- .

2. Postbeförderungsdienst.

Die Leistungen der amerikanischen Postverwaltung im Beförderungsdienste sind auch im Jahre 1898/99 erheblich angewachsen, und zwar hat die Länge der Postrouten um 16 487 engl. Meilen (oder 3,43 v. H.), die Zahl der insgesammt zurückgelegten Meilen um 11 412 153 (oder 2,62 v. H.) zugenommen. Im Ganzen sind im Berichtsjahre

	bei einer Länge der Postrouten von	zurückgelegt worden
auf Landstraſsen		
fahrende Posten	280 545 Meilen (engl.)	134 423 619 Meilen (engl.),
Botenposten	5 056 - -	9 930 891 - -
auf Flüssen und Seen mittelst Dampfschiffs	31 169 - -	4 387 028 - -
auf dem Schienenwege		
Eisenbahnen	176 726 - -	287 591 269 - -
elektrische u. Straſsenbahnen	1 926 - -	4 978 130 - -
in den Städten (Kariolfahrten)	1 523 - -	4 433 906 - - .

Danach bleibt trotz der Ausdehnung des amerikanischen Eisenbahnnetzes die Gesammtlänge der zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnen weit hinter der Länge der Postrouten auf Landstraſsen, Flüssen und Seen zurück. Dagegen ist die Intensität des Postverkehrs auf den Eisenbahnen natürlich weit gröſser als auf allen anderen Straſsen; dies spricht sich, von der Menge der beförderten Sendungen ganz abgesehen, schon darin aus, daſs die auf Eisenbahnen zurückgelegte Meilenzahl nahezu doppelt so groſs ist als die mittelst aller anderen Beförderungsmittel zurückgelegte Zahl von Meilen.

Die Verdingung der auf Landstraſsen und in den Städten vorkommenden Postfuhrleistungen geschieht in den Vereinigten Staaten in der Weise, daſs in regelmäſsiger Folge

alljährlich der vierte Theil aller Postfuhrverträge gekündigt und neu abgeschlossen wird. Der Zuschlag mufs gesetzlicher Bestimmung gemäfs demjenigen ertheilt werden, welcher bei der Ausschreibung die geringste Forderung stellt und zugleich die nöthige Sicherheit zu bieten vermag. Dieses Verfahren hat im Laufe der Jahre zu einem Unterbietungssysteme geführt, bei dem eine ordnungsmäfsige Wahrnehmung des Dienstes nicht mehr gewährleistet ist. Vor allem macht sich als Mifsstand geltend, dafs mehr und mehr nicht Selbst-Unternehmer mit der Post in Vertragsverhältnifs treten, sondern Personen, die sich um die pünktliche Ausführung des Vertrags persönlich überhaupt nicht kümmern, diesen vielmehr nur zu dem Zwecke abschliefsen, die Leistungen gegen möglichst geringe Entschädigung weiter zu verdingen und auf diese Weise einen mühelosen Verdienst zu erlangen. Dafs unter diesen Umständen durch Unzuverlässigkeit oder mangelnde Leistungsfähigkeit der den Postfuhrdienst thatsächlich verrichtenden Personen häufig Störungen des Betriebs eintreten, ist leicht erklärlich. Um dem abzuhelfen, hatte der Generalpostmeister schon im vergangenen Jahre den Erlafs eines Gesetzes dahin angeregt, dafs Postfuhrverträge nur mit solchen Personen sollten abgeschlossen werden dürfen, die an der betreffenden Postroute oder in deren Nähe ansässig seien und den Postfuhrbetrieb persönlich zu überwachen in der Lage wären. Bisher ist diese Anregung jedoch vergeblich gewesen, hauptsächlich wohl deshalb, weil die Heranziehung einer gröfseren Zahl kleiner Unternehmer an Stelle weniger Grofsunternehmer nicht ohne erhebliche Mehrausgaben durchzuführen wäre.

Auf den Postrouten, auf denen fahrende Landposten verkehren, ist es in den Vereinigten Staaten von Alters her üblich, dafs die Anwohner, deren Anwesen weiter von der Postanstalt entfernt liegen, mit den Fuhrunternehmern Abkommen abschliefsen, wonach diese die Postsachen für sie bei der nächsten Postanstalt abholen und in einem am Wege aufgestellten Briefkasten niederlegen. Eine Verpflichtung der Posthalter zur Uebernahme von Leistungen dieser Art bestand bisher nicht; es war vielmehr ganz den Unternehmern überlassen, ob sie den an sie herantretenden Ersuchen entsprechen oder sich ablehnend verhalten wollten. Da sich hieraus Ungleichheiten und Unzuträglichkeiten ergeben haben, so soll bei der nächsten Verdingung der Postfuhrleistungen, zunächst jedoch nur im Staate Süd-Karolina, der Versuch gemacht werden, den Posthaltern die Verpflichtung zur Abholung und Niederlegung der Postsachen für die an der Poststrafse wohnenden Empfänger aufzuerlegen. Fällt der Versuch günstig aus, so soll die Einrichtung nach und nach auf alle Land-Postrouten ausgedehnt werden.

Die in Boston, Brooklyn, New York und Philadelphia bestehenden Rohrpostanlagen sind derart eingerichtet, dafs mit ihnen Sendungen jeder Art befördert werden können. Die Anlagen dienen hauptsächlich dazu, die Hauptpostanstalten mit den Bahnhöfen und unter einander zu verbinden. Die mit den Rohrpostanlagen gemachten Erfahrungen sind sehr günstig: die Schlufszeiten für die abgehenden Posten haben verlängert werden können; die Briefbestellungen können früher beginnen, weil die Posten früher zu den Bestell-Postanstalten gelangen; weiter wird gerühmt, dafs die Rohrpostanlagen wegen ihrer unterirdischen Führung im Gegensatze zu den oberirdischen Strafsenbahnen Betriebsstörungen kaum jemals erlitten haben. Neue Anlagen sind im Berichtsjahre nicht hinzugetreten, auch sind die bestehenden Anlagen nicht erweitert worden, da der zu ihrer Unterhaltung bestimmte Fonds im Vorjahre nur unter der ausdrücklichen Bedingung bewilligt worden war, dafs er lediglich zur Aufrechterhaltung des Betriebs auf

den vorhandenen Rohrpoststrecken verwendet werden dürfe. Jetzt empfiehlt der Generalpostmeister angelegentlich die Erhöhung des Fonds von $^1/_4$ auf $^3/_4$ Millionen Dollars, um mit der Errichtung neuer und der weiteren Ausgestaltung bestehender Rohrpostanlagen vorgehen zu können.

Automobilwagen werden auch in den Vereinigten Staaten postseitig nur in geringem Umfange benutzt. In gröfserem Mafsstabe sollen Versuche wegen der Verwendung von Selbstfahrern zur Beförderung der Postsendungen zwischen den Stadtpostanstalten unter einander sowie zwischen diesen und den Bahnhöfen demnächst in Chicago angestellt werden. Werden hierbei günstige Erfahrungen gemacht, so ist in Aussicht genommen, Automobilwagen auch in anderen grofsen Städten an Stelle der mittelst Pferdekraft bewegten Kariolpostwagen einzustellen. Zu den Briefkastenleerungen sind Selbstfahrer mit bestem Erfolg in Buffalo verwendet worden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dafs die Strafsen in diesem Orte mit Asphalt hergestellt und daher für die Benutzung von Automobilfahrzeugen besonders geeignet sind.

Bahnposten auf Eisenbahnen und auf Dampfschiffen sowie auf elektrischen und sonstigen Strafsenbahnen waren im Jahre 1898/99 1268 vorhanden. Die Länge der hierbei in Betracht kommenden Kurse beträgt 177 747 engl. Meilen; im Ganzen haben die fahrenden Posten im Berichtsjahre 193 529 142 engl. Meilen zurückgelegt. Auf Eisenbahnen waren 3506 Postwagen und zu Postzwecken benutzte Wagenabtheile in Gebrauch; dazu kommen 63 Strafsenbahn-Postwagen und 71 Postabtheilungen auf Dampfschiffen. Durch die Bahnpostbeamten, deren Zahl sich auf 8460 beläuft, wurden im Jahre 1898/99 mehr als 7 Milliarden Briefe und Postkarten und rund $6^1/_4$ Milliarden andere Sendungen, aufserdem rund $17^1/_2$ Millionen eingeschriebene Sendungen bearbeitet. Fehlleitungen von Postsendungen sind nur in geringer Zahl vorgekommen, da auf 10 000 richtig geleitete Sendungen nur je eine fehlgeleitete Sendung entfällt. Dieses günstige Ergebnifs ist mit darauf zurückzuführen, dafs sich alle amerikanischen Bahnpostbeamten von Zeit zu Zeit besonderen Prüfungen hinsichtlich ihrer Fertigkeit im Sortiren der Sendungen zu unterziehen haben. Im Berichtsjahre haben nicht weniger als 20 194 derartige Prüfungen stattgefunden. Von den hierbei probeweise sortirten 22 Millionen Sendungen sind 98,71 v. H. (gegen 98,30 v. H. im Jahre vorher) richtig sortirt worden.

Ein grofser Theil der für die Hauptverkehrsorte bestimmten Briefsendungen ist auch im Jahre 1898/99 durch Vorsortiren nach Stadttheilen und Bestellbezirken schon in den Bahnposten zur Bestellung vorbereitet worden. Zu dem Zwecke wurden den Bahnposten in der Regel Beamte der Ortspostanstalten entgegengesandt; nur zum geringen Theile haben die Bahnpostbeamten selbst das Vorsortiren besorgt. Diese Art der Bearbeitung der Sendungen hat sich durchaus bewährt. Um aber das Personal besser ausnutzen zu können, und um namentlich zu vermeiden, dafs das den Bahnposten entgegengeschickte Personal auf der Hinfahrt unbeschäftigt ist, soll künftig der ganze Vorsortirungsdienst den Bahnposten übertragen werden, deren Personal dann natürlich verstärkt werden mufs.

Besondere Erwähnung verdient die in mehreren grofsen Städten (Boston, Brooklyn, New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Chicago, St. Louis, San Francisco) bestehende Einrichtung von Bahnposten auf Strafsenbahnen. Diese haben eine sehr erspriefsliche Thätigkeit entfaltet: sie befördern Kartenschlüsse zwischen den Ortspostanstalten und den Bahnhöfen; sie überbringen die zu bestellenden Sendungen den Briefträgern, so dafs diese nicht jedesmal zum Postamte zurückzukehren brauchen; sie nehmen die eingesammelten Sendungen von den

Kastenleerern in Empfang, so dafs die letzteren in ihren Leerungsbezirken verbleiben und gleich nach Abgabe der Sendungen an die Strafsenpost mit einer neuen Leerung der Briefkasten beginnen können; sie übermitteln die eingegangenen Sendungen an die an der Strafsenbahn gelegenen gröfseren Geschäftshäuser und Hotels und nehmen daselbst die aufzuliefernde Korrespondenz in Empfang; endlich sortiren sie die eingesammelten Sendungen so weit als möglich vor, um sie den Bestellpostanstalten oder Bahnhöfen zuzuführen. Nach den bisher gemachten günstigen Erfahrungen wird die Einrichtung von Bahnposten auf Strafsenbahnen weiter ausgedehnt werden. Besonders hervorgehoben wird, dafs es, um den Betrieb dieser Bahnposten wirklich nutzbringend zu gestalten, des sorgfältigsten Eingehens auf die jedesmal in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse bedürfe.

Die Zahl der Eisenbahn-Unfälle, an denen Bahnpostbeamte betheiligt waren, ist leider eine sehr grofse gewesen. Im Ganzen sind 799 derartige Unfälle vorgekommen, eine Zahl, die niemals vorher auch nur annähernd erreicht worden ist. Getödtet wurden bei diesen Unfällen 6, schwer verletzt 50, leicht verletzt 162 Bahnpostbeamte. Oefter sind auch Raubanfälle auf Bahnposten vorgekommen. Da es zur Zeit an einer Gesetzesbestimmung fehlt, welche das unbefugte Eindringen in Bahnpostwagen unter Strafe stellt, so gehen die Thäter meist straflos aus. Der Bericht empfiehlt dringend die Ausfüllung dieser Lücke der Gesetzgebung. Weiter wird darüber Klage geführt, dafs die Absender von Postsendungen häufig, sei es aus Unachtsamkeit oder Gleichgültigkeit, zu wenig Rücksicht auf das Leben der Bahnpostbeamten und anderen Postbeamten nehmen, indem sie Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, mit der Post versenden, oft noch dazu in ganz ungenügender Verpackung. Wie leichtfertig in dieser Beziehung verfahren wird, zeigt ein Blick in das Museum des Dead Letter Office: lebende Taranteln, Skorpione, Tausendfüfsler und sonstige giftige Thiere; geladene Revolver; Zündhütchen und ähnliche Dinge mehr sind in Postsendungen enthalten gewesen. Ein Gesetz, das die Versendung derartiger Gegenstände mit der Post unter Strafe stellt, besteht in den Vereinigten Staaten leider noch nicht.

Der überseeische Postverkehr der Vereinigten Staaten ist sehr umfangreich. Weitaus die gröfste Menge von Postsendungen (im Jahre 1898/99 Sendungen im Gewichte von mehr als $2^1/_4$ Millionen Pfund engl.) gelangt nach Grofsbritannien zur Absendung. Es folgen Deutschland mit Sendungen im Gewichte von mehr als 1 Million und Frankreich mit Sendungen im Gewichte von etwa $^1/_2$ Million Pfund engl. Zur Beförderung der Korrespondenz nach Europa wurden aufser den Schiffen der amerikanischen International Navigation Company hauptsächlich die Schiffe der englischen Cunard-Linie, des Norddeutschen Lloyd, der englischen White Star-Linie, der französischen Compagnie Générale Transatlantique sowie der Hamburg–Amerika-Linie benutzt. Von den zur Postbeförderung dienenden Schiffen hat der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grofse« des Norddeutschen Lloyd regelmäfsig die schnellsten Ueberfahrten (Beförderungsdauer von New York nach London durchschnittlich 161,4 Stunden, kürzeste Beförderung 152,8 Stunden) erzielt. Darauf folgen die Schiffe Campania und Lucania der Cunard-Linie mit durchschnittlich 166,5 und 169,6 Stunden, weiter »Fürst Bismarck« der Hamburg-Amerika-Linie mit durchschnittlich 176,1 Stunden. Seeposten sind auf den Schiffen der beiden deutschen Linien sowie der International Navigation Company in Wirksamkeit. Die Seeposten auf den deutschen Schiffen haben in der Richtung von New York 56 Fahrten, in umgekehrter Richtung 59 Fahrten ausgeführt. Auf

jeder dieser Fahrten wurden durchschnittlich bearbeitet in der Richtung von New York 58 071 gewöhnliche Sendungen, 796 Einschreibsendungen und 95 Säcke mit Drucksachen; in der Richtung nach New York 159 881 gewöhnliche Sendungen, 2434 Einschreibsendungen und 215 Säcke mit Drucksachen.

3. Bestellungsdienst.

Ortsbestell-Einrichtungen bestehen in den Vereinigten Staaten seit dem Jahre 1863. Damals wurde die Bestellung der Sendungen mit einem Briefträgerpersonal von insgesammt 685 Köpfen in 45 Orten eingeführt. Inzwischen ist die Zahl der bestellenden Boten auf 14 256, die Zahl der Orte, die sich eines Briefbestelldienstes erfreuen, auf 735 angewachsen. Bestimmungsgemäfs sollen in den Vereinigten Staaten alle diejenigen Orte eine Ortsbriefbestellung erhalten, deren Einwohnerzahl mehr als 10 000 beträgt oder in denen Posteinnahmen von mehr als 10 000 Dollars aufkommen. Zu Ende des Berichtsjahrs waren indefs noch 109 Orte vorhanden, welche den angeführten Bedingungen entsprachen, Briefbestelleinrichtungen aber aus Mangel an Geldmitteln nicht hatten erhalten können.

In einer grofsen Zahl von Orten bedienen sich die Briefträger, um in ihre Bestellbezirke zu gelangen, der Strafsenbahnen. Die hierfür an die Strafsenbahnverwaltungen zu zahlenden Vergütungen belaufen sich auf 230 000 Dollars. Die geringe Höhe dieser Summe erklärt sich dadurch, dafs die Strafsenbahnen der meisten kleineren Orte die im Dienste befindlichen Briefträger unentgeltlich befördern und dafs in vielen anderen Orten von den Briefträgern nur ein Drittel oder ein Fünftel des sonstigen Fahrgeldes zu entrichten ist. Die Briefträger der in den Peripherien der Postorte belegenen Aufsenbezirke sind, soweit dies wegen der Ausdehnung der Reviere und der Länge der von den Briefbestellern zurückzulegenden Wege zur Sicherung einer pünktlichen Ausführung der Bestellungen erforderlich ist, mit Pferd und Wagen ausgerüstet. Die Einrichtung entspricht im wesentlichen derjenigen der fahrenden Landbriefträger in Deutschland. Die in den Vereinigten Staaten zur Unterhaltung des Pferdes und Wagens gewährten Bauschvergütungen belaufen sich im Durchschnitt auf 250 Dollars im Jahre.

Beschwerden bezüglich des Ortsbestelldienstes sind im Berichtsjahre hauptsächlich insofern vorgekommen, als vielfach über zu späten Empfang der Morgenpost Klage geführt wurde. Um diesen Klagen abzuhelfen, ist in einigen Orten der Versuch gemacht worden, die zur ersten Bestellung vorliegenden Sendungen schon während der Nacht durch Sortirbriefträger vertheilen zu lassen. Die Erfolge waren sehr günstig. Beispielsweise hat sich in Boston in Folge der Einstellung von Sortirbriefträgern für die Nachtzeit in allen Revieren ein früherer Beginn der Bestellung um 20 Minuten ermöglichen lassen. Die neue Einrichtung soll daher, zumal sie keine hohen Ausgaben erfordert, nach und nach auf alle gröfseren Orte ausgedehnt werden. Weitere Schwierigkeiten bezüglich der Regelung des Briefbestelldienstes ergeben sich für die amerikanische Postverwaltung aus dem sogenannten Acht-Stundengesetze, wonach die Briefträger an keinem Tage länger als 8 Stunden beschäftigt werden dürfen. Da sich die Zahl der zur Bestellung vorliegenden Postsendungen nicht immer auf gleicher Höhe hält, so kommt es vor, dafs an einzelnen Tagen die Arbeitskraft der Briefträger nicht voll ausgenutzt wird, an anderen Tagen aber nicht alle eingegangenen Sendungen zur Bestellung kommen können, weil sonst das gesetzliche Maximal-Arbeitsmafs der Briefträger von 8 Stunden überschritten würde. Um die hieraus sich ergebenden Uebelstände zu beseitigen, wird, wie schon in früheren Jahren, vorgeschlagen, an Stelle eines täglichen Arbeitsmafses

von 8 Stunden ein wöchentliches Arbeitsmafs von 48 Stunden (dazu Sonntagsdienst nach Bedürfnifs bis auf höchstens 8 Stunden) festzusetzen. Alsdann würde es möglich sein, Mehrleistungen, die an einigen Tagen der Woche vorkommen, durch Minderleistungen an den anderen Tagen auszugleichen.

Ein Landbestellungsdienst besteht in den Vereinigten Staaten erst seit wenigen Jahren. Noch 1893 war der Gedanke einer unentgeltlichen Landbriefbestellung von dem damaligen Generalpostmeister als unausführbar zurückgewiesen worden, weil dem Lande ein Kostenaufwand von jährlich 20 Millionen Dollars, wie ihn die Ausführung des Gedankens erfordere, nicht zugemuthet werden könne. In den folgenden Jahren wurden vom Kongresse zwar kleine Beträge zur Anstellung von Versuchen bewilligt, aber erst 1896 wurden Landbestell-Einrichtungen, zunächst an 44 Orten, thatsächlich ins Leben gerufen. In der ersten Zeit hatte die neue Einrichtung mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen, da das Publikum ihr anfänglich nur geringes Vertrauen entgegenbrachte. Bald jedoch trat ein Umschwung ein. Je gröfser die Zahl der Orte mit Landbestelldienst wurde, um so mehr erkannte man im Publikum die Vortheile eines staatlichen Landpostdienstes, um so zahlreicher wurden die Anträge auf Einbeziehung weiterer Orte in den Kreis der Landbriefbestellung. Zur Befriedigung dieser Wünsche haben der Postverwaltung bisher nur geringe Mittel zur Verfügung gestanden: für 1897/98 waren im Ganzen 150 000 Dollars, für 1898/99 im Ganzen 300000 Dollars für Zwecke des Landpostdienstes bewilligt worden. Trotzdem waren 1899 schon 630 Orte vorhanden, in deren Umgebung Landbriefträger nach Art unserer fahrenden Landbriefträger die Bestellung der eingehenden und die Einsammlung der aufzuliefernden Postsendungen bewirken. Auf neue Orte wird die Einrichtung — wohl wegen der Geringfügigkeit der verfügbaren Mittel — nur dann ausgedehnt, wenn der von den Interessenten gestellte Antrag von einem Kongrefs- oder Senatsmitgliede befürwortet wird; Vorbedingung ist ferner, dafs die Wege günstig sind, und dafs die Vortheile der Landbriefbestellung in jedem Falle mindestens 100 Familien zu Gute kommen.

Die Erfahrungen, die mit dem Landbestelldienste bisher gemacht sind, ermuthigen, wie der Bericht ausführt, zu weiterem Vorgehen auf diesem Gebiete. Für die Postverwaltung hat die Ausgestaltung der Landpost-Einrichtungen den Vortheil, dafs die Posteinnahmen in den von den Landbriefträgern berührten Bezirken in die Höhe gehen. Nicht geringeren Nutzen hat das Publikum, da in Folge der durch die neue Einrichtung geschaffenen Erleichterung des Verkehrs nicht nur die Werthe von Grund und Boden steigen, sondern auch die Landesprodukte bequemer abgesetzt und daher besser verwerthet werden können. Endlich wird der erzieherische Einflufs des neuen Dienstes gerühmt, der sich darin ausspricht, dafs die einsam gelegenen Farmen und Dörfer, die bis dahin allem Verkehre nahezu entrückt waren, mehr mit der Aufsenwelt in Verbindung gebracht sind. Alles in Allem spricht sich der Generalpostmeister dahin aus, dafs der Landbestelldienst über das Stadium des Versuchs hinausgewachsen sei. Die baldige weitere Ausgestaltung der Landpost-Einrichtungen wird angelegentlich empfohlen.

4. Unbestellbare Sendungen; Nachfragen, Verlustfälle.

Die Behandlung der unbestellbaren Korrespondenzen liegt dem Dead Letter Office in New York ob. Dieses hat im Berichtsjahr insgesammt 6 855 983 Sendungen zu bearbeiten gehabt. Hierunter befinden sich auch die nach dem Ausland als unanbringlich zurückgesandten sowie die aus anderen Ländern als unbestellbar zurückgekommenen Sendungen

(zusammen rund $^3/_4$ Million), bei denen es einer Oeffnung nicht bedurft hat. Nach Abzug dieser Sendungen hat sich die Zahl der beim Dead Letter Office zur Ermittelung des Absenders geöffneten Briefe und anderen Korrespondenzen auf mehr als 6 Millionen belaufen. Davon haben rund $2^1/_4$ Millionen Sendungen, darunter mehr als 200 000 mit Werthinhalt, den ermittelten Absendern zurückgegeben werden können; mehr als $3^3/_4$ Millionen Sendungen sind als endgültig unanbringlich der Vernichtung anheimgefallen.

Nachfragen wegen eingeschriebener Briefsendungen sind im Berichtsjahr in 7034 Fällen vorgekommen. In den meisten der im Laufe des Jahres zur Erledigung gekommenen Reklamationsfälle hat sich herausgestellt, dafs die Nachfragen unbegründet waren. Die Zahl der wirklichen Verlustfälle hat 1763 (gegen 2751 im Jahre vorher) ausgemacht. Von den Verlustfällen waren weitaus die meisten (1035) durch Brand von Posthäusern und Postwagen sowie ähnliche Ursachen veranlafst. 154 Verluste waren durch Unredlichkeit von Postbeamten, 205 durch Beraubungen der Posten durch fremde Personen hervorgerufen worden. In den übrigen Fällen waren entweder Betriebsversehen die Ursache des Verlustes, oder diese hat sich überhaupt nicht ermitteln lassen. In der Mehrzahl der Verlustfälle ist eine Schädigung der Absender nicht eingetreten, weil entweder die Schuldigen zum Ersatze des Schadens haben herangezogen werden können, oder weil die Post den gesetzlichen Bestimmungen gemäfs Schadenersatz zu leisten in der Lage war. Immerhin hat sich in 451 Fällen eine Schadloshaltung der Absender nicht ermöglichen lassen. Wenn diese Zahl sehr hoch erscheint, so ist der Grund dafür der, dafs die Postverwaltung der Vereinigten Staaten für den Verlust von Einschreibsendungen nur in beschränktem Umfange, nämlich nur für inländische Sendungen der ersten Tarifklasse (Briefe und Postkarten) Ersatz leistet, dagegen für die übrigen inländischen Sendungen sowie für alle Sendungen nach und vom Auslande jede Gewährleistung ablehnt. Die Ausdehnung des Grundsatzes der Garantieleistung für Einschreibsendungen auch auf den internationalen Verkehr ist von den Generalpostmeistern der Vereinigten Staaten wiederholt empfohlen worden, doch stets ohne Erfolg. Es wäre zu wünschen, dafs die im vorliegenden Verwaltungsbericht erneut enthaltene gleichartige Anregung endlich zur Beseitigung eines Ausnahmeverhältnisses führen möchte, das sich bei dem Umfang und der Bedeutung der internationalen Postbeziehungen der Vereinigten Staaten immer mehr als ein Hemmnifs des Verkehrs fühlbar macht.

Wegen gewöhnlicher Briefsendungen ist im Jahre 1898/99 in 82 124 Fällen (15 v. H. mehr als im Jahre vorher) Nachfrage gehalten worden. Im Laufe des Berichtsjahrs haben 55 586 dieser Nachfragen ihre endgültige Erledigung gefunden, und zwar ist ermittelt worden, dafs

33 731	Sendungen	durch	Nachlässigkeit, Versehen oder Unredlichkeit von Postbeamten,
87	-	-	zufällige Umstände,
340	-	-	Schuld der Post fernstehender Personen

in Verlust gerathen sind. In 10 597 Fällen hat der Nachweis der richtigen Ueberkunft der Sendungen erbracht werden können; in 10 831 Fällen hat sich über den Verbleib der nachgefragten Sendungen nichts ermitteln lassen.

5. Postanweisungsverkehr.

In den Vereinigten Staaten nehmen nicht alle Postanstalten am Postanweisungsdienste Theil, sondern nur die Postanstalten erster bis dritter Klasse sowie die wichtigeren Postanstalten

vierter Klasse. Zu Ende des Berichtsjahrs belief sich bei einer Gesammtzahl von rund 75 000 Postämtern die Zahl der Anstalten, welche Postanweisungen mit inländischen Orten auszutauschen ermächtigt waren, auf 26 784; mit dem Ausland unterhielten nur 3369 Postanstalten einen Postanweisungsverkehr. Weiter waren 843 Postanstalten mit beschränktem Postanweisungsdienste vorhanden, d. h. solche Postanstalten, die zwar Einzahlungen auf Postanweisungen bis auf Höhe von 5 Dollars entgegennahmen, aber keine Beträge auszahlten. Da sich die letzteren Postanstalten nur geringer Beliebtheit erfreuten, so sind inzwischen alle Anstalten dieser Art entweder aufgehoben oder mit erweiterten Befugnissen bekleidet worden.

Der Umfang des Postanweisungsverkehrs der Vereinigten Staaten ist sehr erheblich. An inländischen Postanweisungen sind im Jahre 1898/99 rund 29 Millionen Stück mit einem Betrage von 211 Millionen Dollars zur Ein- und Auszahlung gekommen; nach dem Auslande sind bei einer Stückzahl von 968 501 Postanweisungen rund $13^3/_4$ Millionen Dollars eingezahlt worden; vom Auslande sind 396 258 Postanweisungen über zusammen rund $6^1/_2$ Millionen Dollars eingegangen. Die Steigerung des Postanweisungsverkehrs gegenüber dem Vorjahre beträgt im Ganzen rund $1^1/_2$ Millionen Postanweisungen und mehr als 20 Millionen Dollars und ist gröfser als jemals vorher. An dem internationalen Postanweisungs-Austausche der Vereinigten Staaten sind hauptsächlich betheiligt gewesen:

in der Richtung	aus den Ver. Staaten	nach den Ver. Staaten
Grofsbritannien	mit 4,7 Millionen Dollars,	mit 1,3 Millionen Dollars,
Deutschland	- 2,3 - -	- 1,5 - -
Kanada	- 1,5 - -	- 1,4 - -
Schweden	- 1,4 - -	- 0,3 - - .

Bei dem Umfange des Postanweisungsverkehrs, und da sich die Ein- und Auszahlungen bei den einzelnen Postanstalten keineswegs immer auf gleicher Höhe halten, so bietet es gewisse Schwierigkeiten, den Geldumlauf bei den Postanstalten so zu regeln, dafs diese stets in der Lage sind, die Beträge der zur Auszahlung vorgelegten Postanweisungen sogleich zu zahlen. Um die pünktliche Auszahlung der Postanweisungsbeträge sicher zu stellen, besteht in den Vereinigten Staaten zunächst die Einrichtung, dafs, wenn auch die Einnahmen und Ausgaben des Postanweisungsdienstes gesondert berechnet und verrechnet werden, doch die sonstigen Posteinnahmen, insbesondere die Erlöse aus dem Verkaufe von Postwerthzeichen, von den Postanstalten zur Auszahlung von Postanweisungsbeträgen benutzt werden dürfen; die fraglichen Summen werden später den Fonds, zu denen sie gehören, wieder zugeführt. Weiter sind diejenigen Postanstalten, bei denen ein Bedürfnifs dazu vorliegt, ermächtigt, die aufkommenden Einnahmen nicht sogleich in ihrer vollen Höhe abzuführen, sondern einen gewissen Kassenbestand als Reserve zurückzubehalten. Dieser Regelkassenbestand ist bei den kleineren Postanstalten auf Beträge bis zu 100 Dollars, bei den gröfseren auf Beträge bis zu 5000 Dollars festgesetzt. Einen noch gröfseren Kassenbestand dürfen neun Orte behalten, nämlich sieben Orte zwischen 8000 und 25 000 Dollars, ferner Chicago 200 000 Dollars, New York sogar 300 000 Dollars. Die bisher erwähnten Einrichtungen reichen nicht aus für diejenigen Fälle, in denen die Einnahmen der Postanstalten in der Regel oder doch häufiger hinter dem durch die Höhe der Auszahlungen bedingten Geldbedarfe zurückbleiben. Für Postanstalten dieser Art dient das Postamt in New York als Postanweisungskasse; jedoch findet keine Ueber-

weisung von baarem Gelde an die zuschufsbedürftigen Postanstalten statt, sondern diese ziehen Wechsel, die sich innerhalb des ihnen bewilligten Kredits halten müssen, auf das Postamt in New York und benutzen die Wechsel zu den Auszahlungen. Die Höhe des Kredits ist für die einzelnen Postanstalten auf Beträge zwischen 250 und 20 000 Dollars festgesetzt. Ein höherer Kredit (40 000 Dollars) ist dem Postamt in Philadelphia bewilligt. Die Wechsel selbst müssen mindestens auf 25 Dollars und dürfen höchstens auf 250 Dollars lauten. Im Ganzen sind im Jahre 1898/99 Wechsel in Höhe von rund $16^1/_2$ Millionen Dollars auf das Postamt New York gezogen worden.

Verbesserungen im Postanweisungsdienste sind im Berichtsjahr insofern eingeführt worden, als die Einzahlung von Beträgen nach dem Orte selbst gestattet worden ist, und ferner Einrichtungen getroffen sind, um die Einzahlung von Geldern auch nach Schalterschlufs, bei einzelnen Postanstalten während der ganzen Nacht, zu ermöglichen. Weiter wird mit Rücksicht auf die Höhe des Ueberschusses aus dem Postanweisungsververkehre (gegen $1^1/_4$ Millionen Dollars) eine Ermäfsigung der Gebühren für Postanweisungen des inländischen Verkehrs angeregt. Die Taxe beträgt zur Zeit 3 Cents für Beträge bis zu $2^1/_2$ Dollars und steigt bis auf 30 Cents für Beträge zwischen 75 und 100 Dollars. Es wird in Vorschlag gebracht, die Mindestgebühr von 3 Cents beizubehalten, im Uebrigen aber die Gebühr auf $^1/_5$ v. H. zu ermäfsigen, so dafs für eine Postanweisung im Betrage von 100 Dollars eine Gebühr von 20 Cents zu entrichten wäre. Bemerkt sei hierbei, dafs in den Vereinigten Staaten aus Anlafs des spanisch-amerikanischen Krieges für jede inländische Postanweisung eine Kriegssteuer von 2 Cents erhoben wird. Diese Steuer hat im Rechnungsjahre 1898/99 rund $^1/_2$ Million Dollars eingebracht.

6. Postpacketverkehr.

Ein eigentlicher Postpacketdienst besteht im inneren Verkehre der Vereinigten Staaten nicht; in gewissem Sinne können jedoch die Briefsendungen der vierten Tarifklasse (Muster und Waaren in offener Umhüllung bis zum Gewichte von 4 Pfund engl.) als Packete bezeichnet werden. Sendungen dieser Art sind im Berichtsjahr in einer Anzahl von rund 60 Millionen Stück befördert worden.

Der Postpacketverkehr der Vereinigten Staaten mit anderen Ländern hat sich im Jahre 1898/99 auf Kanada, Mexiko, die Staaten Mittelamerikas und einige britische Besitzungen in Westindien beschränkt. Der Umfang dieses Packetverkehrs ist sehr gering gewesen, da im Berichtsjahre nach allen in Betracht kommenden Gebieten Packetsendungen nur im Gesammtgewichte von 107 529 Pfund engl. (796 Pfund mehr als im Jahre vorher) zur Absendung gekommen sind.

Das zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland abgeschlossene Postpacket-Abkommen ist erst am 1. Oktober 1899, also nach Ablauf des Zeitraums, auf den sich der Verwaltungsbericht erstreckt, in Kraft getreten. Der Generalpostmeister gedenkt dieses Abkommens, des ersten Postpacket-Vertrags, welchen die Vereinigten Staaten mit einem Lande Europas abgeschlossen haben, mit lebhaften Worten. Er hofft, dafs die Wirksamkeit dieses Vertrags, dessen Zustandekommen vom Publikum mit grofser Befriedigung aufgenommen worden sei, für die weitere Ausgestaltung des internationalen Postpacketdienstes der Vereinigten Staaten vorbildlich sein werde.

7. Personal-Angelegenheiten.

Die Höhe der Gehälter der Postamtsvorsteher (Postmaster) ist verschieden nach der Klasse der Postämter. Die Postämter gelten bei einer Roh-Einnahme von

mehr als 40 000 Dollars als Postämter 1. Klasse; Gehalt der Vorsteher 3000 bis 6000 Dollars;
mehr als 8000 bis 40 000 Dollars als Postämter 2. Klasse; Gehalt der Vorsteher 2000 bis 2900 Dollars;
mehr als 1900 bis 8000 Dollars als Postämter 3. Klasse; Gehalt der Vorsteher 1000 bis 1900 Dollars;
weniger als 1900 Dollars als Postämter 4. Klasse; Gehalt der Vorsteher weniger als 1000 Dollars.

Beim nachgeordneten Personal der Postanstalten wird eine Scheidung zwischen Beamten und Unterbeamten in unserem Sinne nicht gemacht. Das Personal besteht:

bei den Ortspostanstalten aus Clerks und Briefträgern;
bei den Bahnpostämtern aus Clerks.

Die Besoldungen der Clerks bei den Ortspostanstalten schwanken, je nach der Thätigkeit des Betreffenden, zwischen 100 und 3200 Dollars im Jahre. Diejenigen Clerks, denen nur mechanische Arbeiten obliegen, wie die Briefstempler, die Packetträger u. s. w., werden nur gering besoldet; am höchsten sind die Gehälter solcher Clerks, die Aufsichtsdienst (nach Art des Dienstes unserer Stellenvorsteher) zu verrichten haben. Der Höchstbetrag des Gehalts von 3200 Dollars gilt nur für einige besonders schwierige Dienststellen in New York. Da sich die bisher für Besoldungen der Clerks zur Verfügung gestellten Mittel als unzureichend erwiesen haben, so befürwortet der Bericht eine Vermehrung der Stellenzahl für die bei Postämtern 1. und 2. Klasse angestellten Clerks namentlich in den mittleren und höheren Gehaltsstufen. Damit würde die Möglichkeit geboten sein, einer grofsen Zahl älterer Clerks, die zum Theil schon seit fünf, sechs und sieben Jahren keine Gehaltszulagen bekommen haben, solche zu bewilligen. Wird der Vorschlag vom Kongrefs angenommen, so werden bei den Postämtern 1. und 2. Klasse jährlich beziehen

bis zu 500 Dollars:	2 486 Clerks	(bisher 2506),
über 500 bis 1000 -	10 304 -	(- 9360),
- 1000 - 2000 -	1 853 -	(- 1743),
über 2000 -	87 -	(- 80).

Eine Sonderstellung nehmen unter den Clerks die Assistant Postmaster ein, d. h. diejenigen Clerks, welche den Amtsvorsteher bei der Leitung des Amtes zu unterstützen und ihn in Behinderungsfällen zu vertreten bestimmt sind. Der Betrag des Gehalts der Assistant Postmaster kann gesetzlicher Bestimmung gemäfs bis auf Höhe von 50 v. H. des Einkommens der Postamtsvorsteher festgesetzt werden. Dieser Betrag hat jedoch bisher in sehr vielen Fällen aus Mangel an Mitteln nicht bewilligt werden können, vielmehr beziehen viele der Assistant Postmaster thatsächlich sehr geringe Einkommen bis zu 300 Dollars herunter. Um dem abzuhelfen, wird eine Erhöhung des Besoldungsfonds für die genannte Beamtenklasse von 1 auf 1 1/2 Millionen Dollars vorgeschlagen. Alsdann würden alle Assistant Postmaster eine Besoldung von mindestens 1000 Dollars erhalten können.

Das Gehalt der Briefträger beträgt in Städten von mehr als 75 000 Einwohnern zwischen 600 und 1000 Dollars, in kleineren Städten zwischen 600 und 850 Dollars. Eine Anzahl von Briefträgern bezieht aufserdem, wie schon früher erwähnt, Vergütungen zur Unterhaltung von Pferd und Wagen.

In denjenigen Orten, in denen eine Ortsbriefbestellung schon seit längerer Zeit besteht, macht es sich immer mehr als ein Uebelstand geltend, dafs es an jeder Fürsorge für schwächlich oder dienstunfähig gewordene Briefträger fehlt. Der Bericht führt aus, dafs es eine Härte sein würde, wenn Briefträger, die ihren Dienst Jahre hindurch zur Zufriedenheit versehen haben, im Alter bei verminderter Leistungsfähig-

keit einfach entlassen werden sollten; andererseits lasse sich das bei einzelnen Aemtern geübte Verfahren, den älteren, weniger leistungsfähigen Briefträgern kleinere Bestellbezirke zuzuweisen, wegen der dadurch für die Postkasse entstehenden Kosten nicht wohl rechtfertigen. Da die Postverwaltung gemäfs den in den Vereinigten Staaten herrschenden Anschauungen über Beamten-Fürsorge nicht in der Lage ist, irgend welche Mafsnahman zur Sicherstellung der ausgedienten Briefträger zu treffen, so beabsichtigen die letzteren ihrerseits, sich an den Kongrefs mit der Bitte zu wenden, die Bildung einer Briefträger-Pensions- und Unterstützungskasse zu genehmigen, derart, dafs von den Besoldungen der Briefträger gewisse Prozentsätze einbehalten und aus dem so gebildeten Fonds die dienstunfähig gewordenen Briefträger unterstützt werden. Der Generalpostmeister befürwortet diese Regelung der Angelegenheit lebhaft und sagt seinerseits jede Unterstützung des Vorgehens der Briefträger zu.

Die Bahnpost-Clerks beziehen Gehälter zwischen 800 und 1400 Dollars jährlich. Da neben diesen Summen trotz der hohen Ausgaben, welche den Bahnpostbeamten regelmäfsig unterwegs erwachsen, Fahrt- oder Ueberlagergebühren in irgend einer Form nicht gewährt werden, da ferner der Bahnpostdienst gegenüber dem Dienste bei den Ortspostanstalten Unbequemlichkeiten aller Art bietet, und da sich endlich die Bahnpostbeamten viel weniger als die an ihrem Wohnorte dienstthätigen Beamten ihrer Familie widmen können: so kommt es sehr häufig vor, dafs sich Bahnpostbeamte um Clerk-Stellen bei Ortspostanstalten bewerben; sie nehmen dabei sogar, wie der Bericht erwähnt, Gehaltseinbufsen von 100 bis 250 Dollars gern in den Kauf, weil dieser Betrag durch die in Folge Aufgabe des Bahnpostdienstes sich ergebenden Minderausgaben voll aufgewogen wird. Da der stete Wechsel von Beamten für den Bahnpostdienst wenig vortheilhaft ist, so wird nachdrücklich eine finanzielle Besserstellung der Bahnpostbeamten empfohlen. Sodann wird dringend eine weitergehende Fürsorge für die bei Eisenbahn-Unfällen verletzten Beamten sowie für die Hinterbliebenen der bei solchen Unfällen getödteten Bahnpostbeamten befürwortet. Die Zahl der Eisenbahn-Unfälle, bei denen Bahnpostbeamte zu Schaden kommen, wird von Jahr zu Jahr gröfser. Den bei solchen Unfällen verletzten Beamten kann die Postverwaltung gesetzlicher Bestimmung gemäfs ihr Diensteinkommen auf die Dauer eines Jahres weitergewähren. Ueber diese Zeit hinaus können Unterstützungen aus der Postkasse jedoch nicht gezahlt werden; ebenso ist die Postverwaltung nicht in der Lage, den Hinterbliebenen getödteter Bahnpostbeamten irgend welche Entschädigung oder Unterstützung zu bewilligen. Die bisherigen Bemühungen der Postverwaltung, die Ausfüllung dieser Lücke der Gesetzgebung durchzusetzen, sind vergeblich gewesen. Daher wird jetzt vorgeschlagen, durch Abzüge von den Gehältern der Bahnpostbeamten in Höhe von 2 v. H. eine ähnliche Pensions- und Unterstützungskasse zu bilden, wie sie von den Briefträgern gewünscht wird. Aus dieser Kasse, in die ferner alle Strafgelder für Fehlleitungen u. s. w. fliefsen sollen, würden Unterstützungen erhalten: die bei Eisenbahn-Unfällen verletzten Bahnpostbeamten, deren Dienstunfähigkeit länger als ein Jahr dauert; die Wittwen und Waisen, u. U. auch sonstige Angehörige der bei Eisenbahn-Unfällen getödteten Bahnpostbeamten; endlich alle Bahnpostbeamten, die nach einer Dienstzeit von mindestens 20 Jahren aus irgend einer Ursache dienstunfähig werden.

8. Kolonial-Postdienst.

Während des spanisch-amerikanischen Krieges ist die Thätigkeit der Post dem Vordringen der amerikanischen Streitmacht auf dem Fufse gefolgt. Amerikanische Postanstalten wurden: auf Cuba in Santiago; auf Porto

Rico in Ponce; auf den Philippinen in Manila gleich nach Besetzung dieser Orte durch die amerikanischen Truppen eingerichtet. Ursprünglich nur dazu bestimmt, die Verbindung der Truppen mit der Heimath aufrecht zu erhalten, wurden diese Postanstalten später zu wichtigen Stützpunkten des auf den Inseln nach amerikanischem Muster neu organisirten Postdienstes.

Auf Cuba, das zwar nicht in amerikanischen Besitz übergegangen, wohl aber unter der militärischen Besetzung der Vereinigten Staaten geblieben ist, wurde nach Beendigung des Krieges unter der Leitung von amerikanischen Beamten eine selbständige Postverwaltung ins Leben gerufen. Die von diesen Beamten vorgefundenen Posteinrichtungen liefsen viel zu wünschen übrig: die Diensträume waren unzureichend und ungesund; die Ausstattung der Postämter war unbrauchbar und nahezu werthlos; das Personal ermangelte jeder Disziplin. Wie sehr die Postverhältnisse im Argen lagen, wird am besten durch die in dem Bericht erwähnte Thatsache gekennzeichnet, dafs bei dem Postamt in Havana mehr als 2000 für Einwohner Havanas bestimmte, aus den letzten drei bis vier Jahren herrührende Einschreibsendungen unbestellt vorgefunden wurden.

Nach Errichtung der neuen cubaschen Postverwaltung wurden für die Postanstalten geeignete Diensträume und neue Ausstattungen beschafft; die Postverbindungen auf Eisenbahnen und Landstrafsen wurden verbessert; ein brauchbares, zuverlässiges Personal, meist amerikanische Beamte, wurde eingestellt. Daneben gelangten allerlei Verkehrserleichterungen zur Einführung. Erwähnt sei nur die Einrichtung des Postanweisungsdienstes, eines bis dahin auf Cuba gänzlich unbekannten Dienstzweigs. Natürlich haben alle diese Neu-Einrichtungen nicht unerhebliche Aufwendungen erfordert. Indefs handelt es sich hierbei nur um einmalige Ausgaben. Im Ganzen hat sich der Postbetrieb auf Cuba, wie der Bericht hervorhebt, mit so geringen Kosten einrichten lassen, dafs die Hoffnung besteht, die cubanische Postverwaltung werde bald in der Lage sein, sich ohne Zuschufs selbst zu unterhalten.

Obwohl sich die staatsrechtliche Stellung Porto Ricos und der Philippinen zu den Vereinigten Staaten von derjenigen Cubas wesentlich unterscheidet, da das letztere nur militärisch besetzt ist, die ersteren aber in den Besitz der Vereinigten Staaten übergegangen sind, so sind doch auch auf Porto Rico und den Philippinen selbständige Postverwaltungen eingerichtet worden, und man hat, wenigstens für die Zeit, dafs die Inseln unter militärischer Verwaltung bleiben, davon abgesehen, ihre Posteinrichtungen denen der Vereinigten Staaten unmittelbar anzugliedern. Die Neugestaltung der Postverhältnisse ist auf beiden Inseln im allgemeinen in derselben Weise wie auf Cuba erfolgt; ein Postanweisungsverkehr ist jedoch bislang nur auf Porto Rico ins Leben getreten. Auf den Philippinen haben sich die Posteinrichtungen der Vereinigten Staaten wegen der noch andauernden Kämpfe mit den Eingeborenen bisher nur über ein verhältnifsmäfsig geringes Gebiet ausdehnen können. Da das Postennetz nach und nach weiter ausgebaut werden soll, so läfst sich zur Zeit noch nicht übersehen, ob die Postverwaltung der Philippinen ohne Zuschufs auszukommen in der Lage sein wird. Auf Porto Rico würden an sich alle Vorbedingungen für eine günstige finanzielle Gestaltung der Postverhältnisse gegeben sein. Nachdem aber im vergangenen Jahre ein Orkan grofse Verheerungen daselbst angerichtet und Handel und Verkehr brach gelegt hat, sind auch die Posteinnahmen so erheblich zurückgegangen, dafs die Postverwaltung von Porto Rico in ihrem ersten Geschäftsjahr ein Defizit zu verzeichnen hatte, das von der amerikanischen Postverwaltung übernommen worden ist.

Auf den in den Besitz der Vereinigten Staaten übergegangenen Sandwich-Inseln (Hawaï) sind während des

Jahres 1898/99 die von früher her vorhandenen Posteinrichtungen bestehen geblieben. Dagegen ist auf der zur Gruppe der Karolinen-Inseln gehörigen, ebenfalls in amerikanischen Besitz übergegangenen Insel Guam alsbald nach Uebernahme der Verwaltung durch die Vereinigten Staaten ein amerikanischer Postdienst ins Leben gerufen worden.

Schliefslich ist zu erwähnen, dafs die Vereinigten Staaten für ihren Postverkehr mit Porto Rico, den Philippinen und Guam, dem Beispiele der anderen grofsen Kolonial-Verwaltungen folgend, die Inlandstaxen eingeführt haben.

103. Die Grofse Sibirische Eisenbahn.

Die Kanzlei des russischen Ministerkomités hat aus Anlafs der Pariser Weltausstellung eine bemerkenswerthe Druckschrift herausgegeben, welche die Grofse Sibirische Eisenbahn zum Gegenstande hat und in gedrängter Darstellung nicht nur über den bedeutungsvollen Schienenweg selbst berichtet, sondern auch die Geschichte, die geographischen und Bevölkerungsverhältnisse Sibiriens in den Kreis der Erörterungen zieht, sowie ferner die zielbewufsten Mafsnahmen veranschaulicht, mit denen sich die Regierung die Regelung des sibirischen Uebersiedelungswesens, die Erforschung und Erschliefsung der Produktivkräfte des Landes und seine industrielle Entwickelung angelegen sein läfst. Besonderes Interesse bietet uns der Abschnitt über die bisherigen Baufortschritte und die Wirkungen des Riesenunternehmens, da er die Mittheilungen des Archivs über den Gegenstand in erwünschter Weise ergänzt; es heifst darin:

Bis 1900, d. h. weniger als 9 Jahren, ist ein Schienenstrang von 5400 km Länge hergestellt worden. Ein solches Ergebnifs mufs als sehr erfolgreich anerkannt werden, besonders wenn man einerseits die Schwierigkeiten berücksichtigt, die bei der Durchlegung des Schienenwegs in dem stark kupirten Terrain des Tomskischen und Jenisseikischen Gouvernement sowie in dem vielfachen Ueberschwemmungen ausgesetzten transbaikalischen Gebiete zu überwinden waren, andererseits aber die zahlreichen grofsen Ströme in Betracht zieht, zu deren Ueberschreitung mehr als 48 km Brücken gebaut werden mufsten; die mächtigste dieser Brücken (über den Jenissei) hat eine Länge von 895 m, bei einer Spannweite der Bögen von 150 m. Was die Schnelligkeit der Bauausführung anlangt, so steht die Sibirische Bahn ohne Gleichen da und übertrifft sogar die ihr in vielen Beziehungen ähnliche Kanadische Pacific-Bahn (4700 km), deren Anlage zehn Jahre erforderte.

Mit der diesjährigen Eröffnung der Schiffahrt war bereits die Möglichkeit geboten, eine ununterbrochene, mit Dampfbetrieb unterhaltene Verbindung zwischen dem europäischen Eisenbahnnetz und der Stadt Wladiwostok — theils mit der Bahn, theils auf Dampfschiffen — herzustellen, und zwar von Tscheljabinsk bis Stretensk mit der Eisenbahn (4421 km), wobei die Ueberfahrt über den Baikalsee (64 km) auf dem zur Aufnahme eines ganzen Eisenbahnzugs eingerichteten Eisbrecher-Dampfer vor sich geht, sodann von Stretensk bis Chabarowsk auf dem Schilkaflusse und dem Amur (2240 km) mit dem Dampfer und endlich von Chabarowsk bis Wladiwostok (766 km) wiederum mit der Eisenbahn. Eine solche Reise beansprucht im Ganzen gegen $2^1/_2$ Wochen. Die zur Erleichterung der Fahrt auf der Sibirischen Eisenbahn eingeführten besonderen Kurirzüge verkehren wöchentlich zwischen Moskau und Irkutsk und überbieten an Bequemlichkeit die besten Exprefszüge Europas. Die Reise von

Paris oder London nach Wladiwostok dauert gegenwärtig etwa $3^1/_2$ Wochen, während für die Fahrt nach Ostasien auf dem Seeweg über Suez nahezu 6 Wochen nöthig sind. Hieraus ist ersichtlich, in welchem Mafse schon jetzt mit Hülfe der Sibirischen Eisenbahn der Verkehr Europas mit den Ländern des fernen Ostens beschleunigt wird. Dieser Verkehr dürfte noch weitere Erleichterungen erfahren durch die bevorstehende Vollendung der 1899 in Angriff genommenen Baikal-Umgehungsbahn (250 km) und der 1897 von einer russischen Privatgesellschaft innerhalb der Grenzen der Mandschurei unternommenen Chinesischen Ostbahn (1536 km) mit ihrer südlichen Zweiglinie (1050 km); durch diese Bahn wird die sibirische Hauptlinie auf kürzestem Wege mit Wladiwostok und den von der chinesischen Regierung an Rufsland zur zeitweiligen Nutzniefsung abgetretenen eisfreien Häfen der Kwang-tung-Halbinsel, Port Arthur und Talienwan, verbunden. Nach Vollendung der beiden oben erwähnten Bahnlinien wird eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean durch Europa und Asien hergestellt sein. Die Gesammtlänge des grofsen sibirischen Schienenwegs, d. h. der sibirischen Hauptbahn und der mandschurischen Linie mit allen ihren Abzweigungen wird 8870 km betragen.

Die bequemste Reiseroute für die Fahrt von einem Ozean zum anderen ist folgende: Havre–Paris–Cöln–Berlin–Alexandrowo–Warschau–Moskau–Tula–Samara–Tscheljabinsk–Irkutsk–Wladiwostok. Die Länge der ganzen Strecke stellt sich auf 11 950 km, von denen 10 240 km oder $^6/_7$ auf die Grofse Sibirische Eisenbahn (6510 km) und das Eisenbahnnetz des europäischen Rufslands (3730 km) entfallen, während sich an den übrigen 1710 km die Eisenbahnen Westeuropas betheiligen, nämlich Frankreich mit 480, Belgien mit 160 und Deutschland mit 1070 km.

Zur Erleichterung der Ausfuhr sibirischer Erzeugnisse ins Ausland hat das Komité der Sibirischen Eisenbahn einen neuen Beförderungsweg nach den westeuropäischen Märkten durch den Hafen von Archangelsk und das Weifse Meer eröffnet, indem im nordöstlichen Theile des europäischen Rufslands eine Bahn von 866 km Länge zwischen der Stadt Perm, die ihrerseits mit Tscheljabinsk in Verbindung steht, und dem Binnenhafen Kotlas am Dwinaflufs erbaut wurde.

Die vorläufigen Betriebsergebnisse der Sibirischen Bahn, soweit sie in dem Umfange des Personen- und Waarenverkehrs zu Tage treten, haben gleich in der ersten Zeit die Erwartungen bei weitem übertroffen. Auf den west- und mittelsibirischen Theilstrecken sind seit Oktober 1895, als die ersten Transporte begannen, bis zum Jahre 1899, in dem sich bereits die ganze Linie von Tscheljabinsk bis Irkutsk am Personen- und Waarenverkehre betheiligte, befördert worden:

	Reisende	Waaren, Tonnen
in 3 Monaten des Jahres 1895	211 000	57 000
im Jahre 1896	417 000	184 000
- - 1897	600 000	443 000
- - 1898	1 049 000	700 000
- - 1899	1 075 000	657 000
zusammen	3 352 000	2 041 000.

Unter den Ausfuhrwaaren Sibiriens nimmt Getreide die erste Stelle ein (42 v. H. der Gesammtausfuhr); es geht zum gröfsten Theil ins Ausland über die Häfen Reval, Libau, St. Petersburg und Riga. In zweiter Reihe stehen die Erzeugnisse der Vieh- und Geflügelzucht: Fleisch, geschlachtetes Geflügel, Butter, die in besonderen Schnellzügen mit Kühlvorrichtung

hauptsächlich auf den Londoner Markt gebracht wird, Talg, Häute, Wolle und Eier. An Durchfuhrwaaren befördert die Sibirische Bahn vorläufig hauptsächlich Thee, dessen Menge mit jedem Jahre steigt (1897: 28 000 Tonnen, 1898: 36 000 Tonnen). Eingeführt werden nach Sibirien bis jetzt vorzugsweise Eisen und Eisenwaaren, Zucker, Manufakturwaaren, Maschinen und Petroleum.

Die schnelle Zunahme des Personen- und Waarenverkehrs auf der Sibirischen Bahn veranlafste die nachträgliche Bewilligung von Geldmitteln zur Verstärkung ihrer Leistungsfähigkeit und zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bis auf 37 km in der Stunde (die auf den amerikanischen Bahnen im Ueberlandverkehr angenommene Geschwindigkeit) für Personenzüge und auf 21 bis 23 km in der Stunde für Waarenzüge. Bei dieser Geschwindigkeit würden zur Zurücklegung der gegen 8500 km betragenden Strecke von Moskau bis Wladiwostok oder Port Arthur, nach Beendigung der ganzen Magistrallinie, 10 Tage erforderlich sein. Der Preis für eine Fahrkarte I. Klasse in Schnellzügen mit Schlafplätzen soll nach dem geltenden Differentialtarif 248 M. betragen. Die Reise von Paris oder London nach Shanghai wird unter diesen Umständen 16 Tage dauern und in der I. Wagenklasse 690 M. kosten, statt 34 bis 36 Tage und 1950 M., die jetzt die Ueberfahrt auf dem Seeweg erfordert. Bei weiterer Steigerung der Fahrgeschwindigkeit auf der Sibirischen Bahn bis zu der in Europa erreichten Höchstgrenze wird die Fahrzeit im Ueberlandverkehre zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean später bis auf 10 Tage vermindert werden können.

Der Kostenaufwand für die mit russischen Kräften und russischem Gelde erbaute Sibirische Eisenbahn und die Chinesische Ostbahn nebst allen ihren Abzweigungen und Hülfsunternehmungen wird über 1 700 000 000 M. betragen; bis 1900 waren bereits 1 100 000 000 M. verausgabt und 265 000 000 M. für 1900 angewiesen. So beträchtlich auch dieser Kostenbetrag an sich sein mag, so wird er in der Denkschrift doch geringfügig erachtet gegenüber den Vortheilen, die durch Nutzbarmachung des kürzesten Verkehrwegs zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean, bei gleichzeitiger Erschliefsung der reichen Produktivkräfte Sibiriens und Entwickelung des Handelsverkehrs Rufslands mit den ostasiatischen Ländern, für das russische Reich in Aussicht stehen.

---

106. Die drei Südstaaten Brasiliens.

(Land, Leute, Besiedelung, soziale, wirthschaftliche und Verkehrsverhältnisse.)

Von Herrn Ober-Postdirektionssekretär Klär in Hamburg.

(Schlufs.)

In Parana haben die ausgeführten Waaren nach den amtlichen Angaben im Jahre 1897 einen Werth von rund 8 500 000 Mark gehabt. Von allen Ausfuhrartikeln nimmt die bereits erwähnte Herva-Maté die erste Stelle ein; 18 563 320 kg im Werthe von $6^1/_2$ Millionen Mark sind nach den Laplatastaaten, etwa 3 500 000 kg im Werthe von 1 180 000 Mark nach Chile und brasilianischen Häfen abgesetzt worden.

Der Mittelpunkt der Maté-Industrie ist Curityba, wo sich 19 Maté-Mühlen befinden. Obgleich die Bearbeitung des Rohmaterials, das aus dem Inneren des Landes herbeigeschafft wird, verhältnifsmäfsig einfach ist, wird sie doch ausschliefslich mit Maschinen bewerkstelligt. In den Mühlen wer-

den zunächst die Blätter von den Aesten getrennt und letztere dann bis zu einem grobkörnigen Pulver zerkleinert. Der Argentinier zieht die pulverisirte Maté der aus Blättern bestehenden vor, zumal er durch die in der Flüssigkeit schwimmenden Theepartikel nicht belästigt wird, da er das Getränk nur durch eine bombilla, d. h. einen mit siebartigem Abschlusse versehen Heber, einsaugt. Andere Konsumenten bereiten die Maté aus Blättern wie den Thee zu. Das Getränk hat eine grünliche Farbe; sein Geschmack ist angenehm. Man hat festgestellt, dafs die Maté belebend auf den Körper wirkt, dafs sie ferner Verdauungs- und Nervenstörungen heilt sowie ein Mittel gegen Schlaflosigkeit ist. Zu den Hauptabnehmern zählen die Gauchos in Rio Grande, Uruguay und Argentinien, die nach dem Genufs einer verhältnifsmäfsig geringen Menge Herva-Maté den ganzen Tag über hart arbeiten können, ohne Nahrung zu sich zu nehmen.

Das Rohmaterial, das aus den getrockneten Zweigen und Blättern der an vielen Stellen Paranas wild wachsenden Matépflanze (ilex paraguayensis) besteht, kostet, für den Zentner berechnet, durchschnittlich 9 Mark, die fertige Maté dagegen in Curityba 16 Mark. In Buenos Ayres schwankt der im Kleinhandel erzielte Preis zwischen 20 und 50 Mark. Neuerdings bemüht man sich, sogar in Europa einen Maté-Markt zu schaffen. Zu diesem Zwecke hat man ermittelt, dafs nach Aufschlag der Zoll-, Fracht- und sonstigen Kosten 1 kg Maté in Frankreich für 1 Franken verkauft werden kann. In Paris und London haben die betheiligten brasilianischen Kreise bereits Agenten für den Handel mit Maté gewonnen. Sollte sie wirklich ein Volksgenufsmittel werden, so wird sie bei ihrer Billigkeit aller Voraussicht nach in erster Linie den arbeitenden Klassen zu Gute kommen.

Aufser Maté werden in nennenswerthen Mengen nur noch Bauhölzer ausgeführt. Die werthvollsten unter ihnen sind die bereits erwähnte Fichte, die Kanella (Winterrindenbaum, Drimys Winteri), die Imbuia (eine Ahornart) und einige andere. Die Ausfuhr Paranas nach Europa ist unbedeutend und erstreckt sich fast ausschliefslich auf Felle, Hörner und Hufe.

An Mineralien soll der Staat reich sein. Kupfer wird in den Thälern des Tibagy und Paranapanema, Blei in Serro Azul und im Thale der Ribeira, Quecksilber in Palmeira, Alaun in Ponta Grossa und an der Mündung des Tibagy, Wismuth in Pacatuba gefunden. Im Tibagythal kommen sogar Diamantenfelder vor, die von einer englischen Gesellschaft zu hüttenmäfsigem Abbau erworben worden sind. Die Ausbeute ist indefs weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben, und man hat deshalb den Betrieb wieder eingestellt.

Der Werth der in Parana eingeführten Waaren hat sich im Jahre 1897 auf 5 140 000 Mark belaufen. Hiervon entfallen auf die aus dem Auslande stammenden Güter 4 500 000 Mark, der Rest auf die aus Brasilien herangeschafften. Grofsbritannien ist an dieser Einfuhr mit 900 000 Mark, Deutschland mit einem erheblich höheren Betrage betheiligt.

In Santa Catharina sind namentlich die Holz-, Zucker- und Tabackindustrien hoch entwickelt. In den Urwäldern des Staates werden an Hölzern gefunden: Zeder, die schon genannten Imbuia und Kanella, Theka (Teakholz, Tectona grandis), Jatahy (Locustbaum, Hymenaea combaril), Araribia (eine Art Rosenholz), Onihatico (bras. Mahagony) sowie viele andere, welche für Kunsttischler und Schiffsbauer aufserordentlich werthvoll sind. Aus einem Theile der in zahlreichen Sägemühlen geschnittenen Stämme werden im eigenen Lande Parfümeriekästchen und Zigarrenkisten verfertigt. Erstere werden nach Frankreich ausgeführt, letztere in Brasilien verwendet oder nach Cuba abgesetzt. Zucker wird in Santa Catharina aus dem Zuckerrohre gewonnen, das entweder im Grofsen in Mühlen,

die mit allen technischen Einrichtungen der Neuzeit versehen sind, oder im Kleinen in den Häusern der Landbewohner verarbeitet wird. Aus dem auf 1 ha Landes gewachsenen Zuckerrohre werden durchschnittlich 14 bis 20 Zentner Zucker jährlich hergestellt, die zu 15 Mark für den Zentner verkauft werden; der Ertrag an Rum, der bei der Zuckerfabrikation als Nebenerzeugnifs gewonnen wird, beläuft sich hierbei auf 500 l, die etwa 9 Pf. für das Liter in nicht raffinirtem, 45 Pf. in gereinigtem und gebrauchsfähigem Zustande werth sind. Die Tabackindustrie liefert neben einer erheblichen Menge Taback in Ballen, die nach Hamburg und Bremen gehen, jährlich etwa 20000000 Zigarren. Aufserdem werden viele land- und forstwirthschaftliche Produkte, unter Anwendung von Maschinen, in grofsem Mafsstabe gewonnen. An Mineralien hat man bis jetzt nur Kohlen gefunden, die auch abgebaut worden sind, sich jedoch als minderwerthig erwiesen haben und deshalb nicht mehr gefördert werden.

Der Gesammtwerth der aus Santa Catharina im Jahre 1897 ausgeführten Waaren hat 6 000 000 Mark betragen. Die wichtigsten Ausfuhrgüter sind: Mandioca, Mais, Bauholz, Zucker, Taback, Maté, Butter, Schmalz und andere. Eingeführt werden im wesentlichen Woll- und Baumwollfabrikate, Eisen-, Kurz- und Thonwaaren, Weizenmehl, Salz und Droguen, Stiefel und Schuhe. Der Gesammtwerth der Einfuhrgüter, mit Ausschlufs der aus anderen brasilianischen Staaten herangeschafften, hat sich im Jahre 1897 auf 3 500 000 Mark belaufen. Hiervon entfallen auf Deutschland 41 v. H., auf Grofsbritannien 20 v. H., auf die Vereinigten Staaten von Amerika 13 v. H.

Rio Grande do Sul ist derjenige brasilianische Staat, in welchem die Rindviehzucht am meisten entwickelt ist. Man findet daher viele grofse Schlächtereien zur Herstellung von Dörrfleisch. Die dabei gewonnenen Felle, 900 000 bis 1 000 000 Stück jährlich, werden theils in den einheimischen Gerbereien verarbeitet, theils unbearbeitet dem Auslande zugeführt. Auch Talgschmelzen und Seifenfabriken sind nicht wenige vorhanden. Aufserdem ist die Tabackindustrie ziemlich hoch entwickelt und in einzelnen Orten, z. B. Porto Allegre, die Möbelfabrikation nicht unbedeutend.

Der Gesammtwerth der aus Rio Grande do Sul im Jahre 1897 ausgeführten Waaren belief sich auf 28 000 000 Mark. Die Hauptausfuhrartikel sind neben Fellen Dörrfleisch, Speck, Bohnen, Mandioca, Taback, Talg und Zwiebeln. Die Einfuhr bewerthete sich auf nahezu 20 000 000 Mark. Deutschlands Antheil hieran übertrifft den aller übrigen in Betracht kommenden Länder erheblich.

Die brasilianischen Einfuhrzölle waren zunächst nur Finanzzölle und bildeten sich erst im Laufe der Jahre zu Schutzzöllen heraus. Als solche wurden sie allmählich progressiv erhöht. Heute betragen sie selbst auf Stapelartikel 100 v. H. und mehr des Werthes der Waaren, ein Umstand, welcher das Leben in Brasilien sehr vertheuert hat.

Die Einheit des brasilianischen Münzsystems ist der Real, eine Rechnungsmünze, die nicht geprägt wird. 1000 Reis*) sind 1 $, d. i. Milreis, welcher etwa 70 bis 75 Pf. gilt. 1000 Milreis werden 1 Conto genannt. In Gold werden gesetzmäfsig ausgeprägt Stücke von 5, 10 und 20 Milreis, in Silber solche von 200 und 500 Reis, 1 und 2 Milreis. Als Scheidemünze in Kupfer und Nickel laufen Stücke von 10, 20 und 40 Reis und von 50, 100 und 200 Reis um. Zu bemerken ist, dafs die Gold- und Silbermünzen fast nur dem Namen nach existiren und auch die vorhandene Scheidemünze nicht ausreicht; das Hauptzahlungsmittel bildet Papiergeld in Noten von 500 Reis, 1, 2, 5,

*) Reis ist die Mehrheit des portugiesischen Wortes Real.

10, 20, 25, 30, 50, 100, 200 und 500 Milreis.

Nach dem Sturze des Kaiserreichs begann im Jahre 1889 ein Gründen von Banken, das bisher seines Gleichen nicht gehabt hat. Erhöht und erleichtert wurde der Gründungsschwindel durch das im Jahre 1890 erlassene Finanzgesetz, das neben manchem Anderen 3 Regional-Emissionsbanken für die Nord-, Mittel-, Süd- und inneren Staaten schuf und eine Ausgabe von — nur zum vierten Theile sichergestelltem — Papiergeld in gröfstem Mafsstab anordnete. Bald darauf folgte der unvermeidliche Zusammenbruch der ganzen brasilianischen Finanzwirthschaft, der mit einer solchen Schnelligkeit vor sich ging, dafs er selbst den grofsen Finanzkrach Argentiniens noch übertraf. Viele Unschuldige hatten schwer darunter zu leiden; der Staat verlor jeglichen Kredit; der Kurs des Milreis sank um 60 v. H. An der Spitze der übriggebliebenen einheimischen Bankinstitute finden wir jetzt die angesehene Banco do Brazil und die Banco rural e hypothecario mit verfügbaren Kapitalien von 100 und 20 Millionen Milreis.

Leider ist im Staate Parana bis jetzt eine Bank nicht vorhanden. Die Finanzoperationen der französischen Eisenbahngesellschaft, die jährlich viele Hunderttausende von Mark umsetzt, müssen daher in Rio de Janeiro erledigt werden. Ebenso lassen sich die Schecks, welche für die jährlich ausgeführten 20 000 Tonnen Herva-Maté in Zahlung gegeben werden, nur bei den Banken der Bundeshauptstadt in baares Geld umsetzen. Wünschen die italienischen und österreichischen Kolonisten ihren in der Heimath gebliebenen Angehörigen aus ihren nicht unbedeutenden Ersparnissen Geld zuzuführen, so müssen sie dies durch Vermittelung ihrer Konsulate thun. Zweifellos würde die Errichtung einer Landesbank viel zur Hebung des Ackerbaues und zur Entfaltung der natürlichen Hülfsquellen dieses Staates beitragen. Unglücklicherweise ist die Staatsregierung aber nicht in der Lage, auf diesem Gebiete die Initiative zu ergreifen. Die Konzession, welche die Bundesregierung einem Privatunternehmer ertheilt hat, ist bisher unbenutzt geblieben.

Diese finanzielle Lage Paranas ist keine günstige. Die laufenden Einnahmen haben im Jahre 1896 2 335 639 Milreis, die laufenden Ausgaben 2 404 157 Milreis betragen. Unter Hinzurechnung der einmaligen Einnahmen und Ausgaben stellten sich diese Zahlen auf 3 357 379 und 3 242 964 Milreis. Die sogen. einmaligen Ausgaben wiederholen sich indefs zum gröfsten Theil so häufig, dafs man sie besser zu den laufenden rechnen sollte. Einmalige Einnahmen bezieht der Staat aus Anleihen, aus der Aufnahme von Hypotheken auf Staatsliegenschaften und anderen Finanzoperationen, welche die schwebende Schuld vergröfsern. Wenn man diese Scheineinnahmen aufser Betracht läfst, so ergiebt sich für 1896 ein Fehlbetrag von 907 325 Milreis, zu dem noch 559 997 Milreis rückständige Amortisation und Verzinsung der von der Banco União de S. Paulo und von der Bundesregierung begebenen Anleihen hinzukommen. Die Gesammtschuld des Staates betrug Anfang 1897 4 383 112 Milreis. Neuerdings hat sich die Finanzlage weiter verschlechtert. Neben der Einstellung der Zinszahlung für die Staatsschuld ist die Regierung auch mit der Zahlung der Gehälter an die Staatsbeamten im Rückstande geblieben; der für das Jahr 1897 berechnete Fehlbetrag beläuft sich auf rund 1000 Contos. Parana befindet sich nicht in derselben glücklichen Lage wie viele andere brasilianische Staaten, denen die Ausfuhrzölle eine ausreichende Einnahme sichern; im Jahre 1896 haben letztere in Parana nur 409 360 Milreis betragen, wovon der für ausgeführte Maté erhobene, auf 500 Contos veranschlagte Zoll 397 836 Milreis lieferte. Es steht indefs aufser Zweifel, dafs

die Einnahmen bei geeigneter Verwaltung erheblich gesteigert werden könnten.

Nicht viel günstiger liegen die Finanzverhältnisse in Santa Catharina. Hier haben sich gestellt:

	1896	1897
die Einnahme auf	1 411 104 Milreis,	1 519 582 Milreis,
- Ausgabe -	1 849 859 -	1 548 512 - .

Wie ersichtlich, ist auch im Jahre 1897 noch ein Fehlbetrag vorhanden gewesen, obgleich die auf 420 000 Milreis veranschlagten Einkünfte aus den Ausfuhrzöllen thatsächlich eine Höhe von 576 473 Milreis erreicht haben. Die Finanzschuld des Staates belief sich Anfang 1898 auf 199 000 Milreis, die schwebende Schuld auf 345 227 Milreis. Aufserdem schuldete der Staat der Bundesregierung noch 1 930 000 Milreis.

In Rio Grande do Sul war der Stand der Finanzen folgender:

	1896	1897
Einnahme	8 302 219 Milreis,	9 635 516 Milreis,
Ausgabe	7 828 332 -	9 047 521 - .

Der im Jahre 1896 und in früheren Jahren erzielte Ueberschufs von insgesammt 5 460 095 Milreis ist in das Jahresbudget für 1897 übernommen worden, das neben den vorstehend erwähnten laufenden Ausgaben eine einmalige Ausgabe von 3 025 529 Milreis für die Einrichtung eines Wachtdienstes zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit an den internationalen Grenzen vorsieht. Trotz dieses grofsen Geldopfers, welches der Staat im Interesse der Allgemeinheit gebracht hat, haben noch 3 012 561 Milreis Ueberschufs auf 1898 übertragen werden können. Die Haupteinnahmequelle bilden auch hier die Zölle, die im Jahre 1897 einen Ertrag von rund 3000 Contos geliefert haben und in den ersten sechs Monaten des Jahres 1898 wiederum um 18 v. H. gegen das Vorjahr gestiegen waren. Die Schuld Rio Grandes betrug 1894 noch 7 872 250 Milreis, Ende 1897 dagegen nur noch 4 500 000 Milreis.

Der Herstellung von Verkehrswegen hat man in Brasilien noch nicht die erforderliche Aufmerksamkeit zugewendet. Es giebt in dem ausgedehnten Reiche bis jetzt blos wenige gröfsere Kunststrafsen. In den drei Südstaaten sind deren zwei vorhanden: die Graziosastrafse von Antonina an der Bai von Paranagua nach Curityba (etwa 90 km) und die Serrastrafse von Joinville nach S. Bento (84 km) und weiter nach der Grenze von Parana (30 km). Die Erbauung der ersteren von beiden kostete 5000 Contos, die der letzteren dagegen nur 1 100 Contos.

Joinville ist eine der wenigen Städte, die mit ihrer näheren und weiteren Umgebung durch gute Wasser- und Landstrafsen verbunden sind. Strahlenförmig führen im Ganzen 250 km befestigter Wege von der Stadt in das Land hinein. Mit dem Meere ist Joinville durch den Caxoeiraflufs verbunden, dessen Wasser zur Fluthzeit in Joinville noch recht erheblich steigt. Blumenau hat gegenwärtig etwa 2000 km Landstrafsen und 800 km Saumpfade für Maulthiere zu seiner Verfügung. Mehr als 1000 Wagen besorgen den Frachtverkehr der Kolonie zu Lande, drei kleine Dampfer, welche den Itajahy befahren, stellen die Verbindung mit dem Seehafen gleichen Namens her. Zwischen Florianopolis und Rio de Janeiro verkehren in beiden Richtungen zweimal wöchentlich Dampfer; aufserdem sind Florianapolis, Laguna, Itajahy und S. Francisco durch eine Dampferlinie verbunden. Letzteres ist übrigens südlich von Rio de Janeiro der beste amerikanische Hafen und wird von Hamburger Dampfern regelmäfsig angelaufen. Um Curityba mit der Bundeshauptstadt in Verbindung zu

bringen, haben die beiden Gesellschaften Lloyd Brazileiro und Costeira einen wöchentlichen Dampferdienst zwischen Paranagua, Antonina und Rio de Janeiro eingerichtet; die Fahrt dauert 36 Stunden. Im Inneren Paranas sind drei einigermafsen brauchbare Wasserstrafsen vorhanden. Der Tibagy und der Paranapanema bilden eine Verbindung zwischen der Militärkolonie Jatahy und dem Staate Matto Grosso; die Schiffahrt wird jedoch durch viele Stromschnellen unterbrochen. Der Ivahy ist auf etwa 128 km — von den Ferrofällen bis zu seiner Mündung in den Parana — schiffbar. Ebenso bietet der Iguassu, welcher die Grenze zwischen Parana und Santa Catharina bildet, von Rio Negro bis Porto da União da Victoria, d. i. auf 350 km, eine fahrbare Wasserstrafse. Landstrafsen sind in Parana, abgesehen von der Graziosastrafse, ebensowenig vorhanden, wie in Rio Grande do Sul.

Die Eisenbahnen Paranas hatten Anfang 1898 eine Länge von 416 km und verlaufen von Curityba westlich nach Rio Negro und Ponta Grossa, östlich nach den beiden Häfen Antonina und Paranagua. Der Ostzweig durchschneidet Anfangs eine nur dünn bevölkerte Ebene am Fufse der Serra do Mar, steigt dann allmählich und überschreitet das Gebirge in einer Höhe von 2930 Fufs. Der letztbezeichnete Theil der Bahn ist von einem brasilianischen Ingenieur erbaut worden und stellt ein Werk dar, auf welches die Brasilianer mit Recht stolz sind. Stellenweise werden die an der Seite einer steilen Felswand entlang laufenden Schienenstränge nur durch Ketten und Träger in ihrer Lage festgehalten. Ueber und unter der Fahrebene steigt und fällt die lothrecht zu ihr stehende Felswand scheinbar ins Unendliche. Die Parana-Eisenbahnen gehören der Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens. Ihr wird von der Bundesregierung ein jährlicher Gewinn von rund 1 355 228 Milreis, d. i. 7 und 6 v. H. der Anlagekapitalien von 11 492 042 Milreis und 9 179 855 Milreis gewährleistet. Die Einnahmen haben betragen aus dem

	1896	1897
Reiseverkehr	478 726 Milreis,	411 481 Milreis,
Güterverkehr	2 934 104 -	2 712 828 - .

Der Rückgang der Einnahmen ist auf das Darniederliegen von Handel und Ackerbau zurückzuführen.

Die einzige in Santa Catharina im Betriebe befindliche, 116 km lange Eisenbahn gehört der englischen Gesellschaft Donna Theresa Christina und verbindet Minas mit den beiden Häfen Imbituba und Laguna. Diese im Jahre 1886 eröffnete Bahn ist erbaut worden, um die im Tubarãothale gefundenen Kohlen in leichter Weise nach der Küste zu schaffen. Da aber der Minenbetrieb in Folge Minderwerthigkeit des Brennstoffs bald wieder eingestellt wurde, so ist die Eisenbahn jetzt auf die Einnahmen angewiesen, die ihr aus der Beförderung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse des angrenzenden, dünn bevölkerten Gebiets zufliefsen. In der Nähe des Schienenwegs liegen mehrere kleine deutsche und italienische Kolonien, deren wichtigste Orleans, Braço do Norte, Pedras Grandes, Urassanga, Azambuja und Nova Venezia sind. Auch dieser Eisenbahngesellschaft hat die Bundesregierung einen jährlichen Gewinn von 7 v. H. des Anlagekapitals von 16 827 733 Milreis gewährleistet. Im Rechnungsjahre 1896/97 haben die Einnahmen 132 081 Milreis, die Ausgaben 349 390 Milreis betragen. Die von den betheiligten Kreisen lebhaft gewünschte Eisenbahn zwischen Blumenau und Joinville ist bis jetzt über die Absteckung der Linie leider nicht hinausgekommen. Auch wird die Ausführung der geplanten Bahnverbindung zwischen Itajahy, Brusque,

Blumenau und Lages, welche für die Entwickelung dieses fruchtbaren Gebiets von unschätzbarem Werthe sein würde, mangels ausreichender Zinsgarantien noch einige Jahre auf sich warten lassen.

In Rio Grande do Sul sind gegenwärtig 1358 km Eisenbahnen vorhanden, die sich in den Händen einer französischen, einer belgischen und dreier englischer Gesellschaften befinden.

Die wichtigste von allen ist die Porto Allegre–Uruguayanabahn, deren betriebsfähige Schienenlänge z. Z. rund 500 km beträgt. Sie entspringt in Margem do Toquary, 58 km westlich von Porto Allegre, und ist von hier bis Cacequy (375 km) fertiggestellt. Von Uruguayana aus ist die Linie auf 85 km ausgebaut. Aufserdem ist noch eine 40 km lange Theilstrecke der Zweigbahn Cacequy–Bagé im Betriebe. Sobald die fehlenden Zwischenstrecken vollendet sein werden, wird Uruguayana unmittelbar sowohl mit Porto Allegre als mit Rio Grande verbunden sein. Die Eisenbahn gehört der Bundesregierung, ist aber unlängst an die belgische Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil auf 60 Jahre gegen eine einmalige Zahlung von 3 200 000 Mark sowie eine Jahresmiethe von 60 000 Mark für die ersten fünf Jahre verpachtet worden. Vom Beginne des sechsten Jahres ab steigt die Jahresmiethe derart, dafs sie während der letzten 35 Jahre der Pachtzeit 135 000 Mark jährlich beträgt. Die Gesellschaft ist mit einem Aktienkapitale von 4 500 000 Franken gegründet worden und hat ihre Linien mit derjenigen von Santa Maria nach Passo Fundo, welche der französischen Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens gehört, zu einem gemeinsamen Verkehrsgebiete vereinigt. Mit Rücksicht hierauf sind die Betriebsleitungen der beiden Gesellschaften nach Santa Maria an der Strecke Porto Allegre–Uruguayana verlegt worden. Letztere hat in den Jahren 1895 bis 1897 folgendes Finanzergebnifs gehabt:

	Einnahme	Ausgabe
1895...	1 982 Contos,	1 502 Contos,
1896...	1 772 -	1 625 -
1897...	1 977 -	1 614 - .

Die Linie Santa Maria–Cruz Alta–Passo Fundo ist 360 km lang und im Jahre 1899 fertiggestellt worden. Zu bemerken ist, dafs die der französischen Gesellschaft ertheilte Konzession sich auf den Bau einer bis an die Grenze von Santa Catharina reichenden Bahn erstreckt, und dafs diese von da aus durch andere Unternehmer über União da Victoria und Ponta Grossa bis nach dem Endpunkte der Sorocabana - Eisenbahn im Staate S. Paulo weitergebaut werden soll. Nach Vollendung dieser Linie wird Rio Grande in unmittelbarer Eisenbahnverbindung mit Rio de Janeiro stehen, wodurch einige der fruchtbarsten Landstriche Südbrasiliens dem Handel und dem Verkehr erschlossen werden. In den Jahren 1896 und 1897 hat die Gesellschaft, der von der Bundesregierung ein Gewinn von 1 340 980 Mark jährlich gewährleistet worden ist, aus ihrem Betrieb einen Ueberschufs von 12 800 und 34 000 Mark erzielt.

Die der Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway gehörige Linie Rio Grande–Pelotas–Bagé ist 285 km lang. Ihr ist von der Bundesregierung ein Gewinn von 7 v. H. des Anlagekapitals von 13 521 453 Milreis gewährleistet worden. Die Uebernahme dieser verhältnifsmäfsig hohen Zinsgarantie bedeutet eine grofse Vergünstigung, zumal aus dem Bahnbetriebe, wenn man die Ausgaben für die Unterhaltung der in London ansässigen Direktion hinzurechnet, ein Ueberschufs bis jetzt nicht erzielt worden ist. In den Jahren 1893 und 1894 ist die Gesellschaft durch die Revolution, während welcher die Brücken zerstört und die Schienen aufgerissen wurden, schwer geschädigt worden.

Einer zweiten englischen Gesellschaft, der Brazil Great Southern Railway Company, gehört die 175 km

lange Strecke Quarahim-Uruguayana-Itaquy. Diese Bahn hat häufig unter Grenzunruhen zu leiden gehabt. Sie hat, soweit ihre Betriebs-Einnahmen und Ausgaben in Frage kommen, bisher nur mit Unterbilanz gearbeitet. Ihr ist indefs, weil sie für Brasilien von strategischer Bedeutung ist, ein jährlicher Gewinn von 6 v. H. des Anlagekapitals von 6 000 000 Milreis verbürgt worden.

Die dritte englische Linie ist nur 43 km lang und verbindet Porto Allegre mit Hamburger Berg. Es wird ihr von der Staatsregierung ein jährlicher Gewinn von 283 500 Mark gewährleistet. Die Einnahmen und Ausgaben der Linie haben für 1896 und 1897 betragen 769 660 Mark bz. 796 760 Mark und 648 340 Mark bz. 666 540 Mark. Dafs die Finanzergebnisse dieser Eisenbahn sich nicht günstiger gestaltet haben, ist auf die Kürze der Strecke zurückzuführen. Die Bahn reicht nur bis an die Grenze eines der volkreichsten Landestheile Südbrasiliens, so dafs die nördlich und nordwestlich von Hamburger Berg gelegenen Kolonien gezwungen sind, ihre Erzeugnisse nach einer langwierigen und kostspieligen Landbeförderung zu Wasser in die Absatzgebiete zu versenden. Bei dieser Sachlage mufs man sich thatsächlich wundern, dafs der Schienenweg der Eisenbahn in den 24 Jahren ihres Bestehens nicht verlängert worden ist. Die Staatsregierung hat der Gesellschaft seit Eröffnung der Bahn an garantirten Zinsen rund 11 000 000 Mark gezahlt und würde die Verpflichtung zur Zinszahlung schon deshalb gern abschütteln, weil die Unternehmerin eine die Rentabilität der Bahn erheblich erhöhende Erweiterung bis Caxias wiederholt abgelehnt hat, obgleich sich der Staat bereit erklärte, erforderlichenfalls eine Zinsgarantie von 37 600 Mark für jedes Kilometer Bahnstrecke zu übernehmen. Die Regierung geht deswegen jetzt mit dem Gedanken um, die Bahn anzukaufen und selbst für deren Verlängerung Sorge zu tragen.

Für die Beförderung der Post erhalten sowohl die Eisenbahngesellschaften wie die Rhedereien eine Frachtvergütung, deren Höhe sich zwar im Allgemeinen nach bestimmten Grundsätzen regelt, im Einzelnen aber besonderer Vereinbarung vorbehalten ist.

Die Verwaltung des Post- und des Telegraphenwesens ist, wie oben bemerkt, Bundessache. Beide Dienstzweige sind völlig von einander getrennt. Der Postbetrieb der Einzelstaaten wird durch die der Generaldirektion unterstellten Administrações verwaltet, die nach ihrer Bedeutung und ihrem Geschäftsumfang in vier Klassen eingetheilt sind. An der Spitze der Administrações stehen Postinspektoren. Die Telegraphenverwaltung hat für ihre Zwecke das ganze Land in Zonen zerlegt, deren Gröfse und Gestaltung von den Staatsgrenzen unabhängig sind, und deren Betrieb je durch einen Telegrapheninspektor geleitet wird. Die Zahl der Telegraphenämter ist unbedeutend. Die Postanstalten zerfallen in Postämter, bei denen Fachbeamte beschäftigt, und in Postagenturen, deren Dienstgeschäfte durch Laien wahrgenommen werden. Die Zahl der Postämter ist ebenfalls gering, die der Postagenturen dagegen verhältnifsmäfsig grofs. In Rio Grande do Sul waren beispielsweise im Jahre 1895 nur ein Postamt (Porto Allegre) und 118 Agenturen vorhanden.

Ueber die Wirksamkeit der Postanstalten in den drei Südstaaten Brasiliens geben die nachstehenden Zahlen einige Anhaltspunkte.

Es haben im Jahre 1895 betragen:

	Einnahme	Ausgabe	Zahl der bearbeiteten Postsendungen
in Parana	48 293 Mark,	97 749 Mark,	2 194 371,
in Santa Catharina ...	22 306 -	50 873 -	523 569,
in Rio Grande do Sul .	173 748 -	249 906 -	2 297 529.

107. Zur Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen zwischen Westeuropa und Konstantinopel sowie Saloniki.

Seit dem 1. Mai ist die Reise von Berlin nach Budapest und damit weiter nach Konstantinopel auf dem Landwege wesentlich vervollkommnet, indem die internationale Schlafwagengesellschaft (Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express Européens) zu Brüssel, mit Genehmigung der betheiligten Regierungen von Preufsen, Oesterreich und Ungarn, zwischen Berlin und Budapest ihren neusten Luxuszug eingerichtet hat, der diese Strecke täglich in 16 Stunden zurücklegt; seine Wagen werden dreimal wöchentlich in den Orient-Exprefszug der Gesellschaft in Galantha eingefügt, so dafs man ohne Wagenwechsel die Reise von Berlin nach Konstantinopel in 51 Stunden zurücklegt und unterwegs die den Luxuszügen jener Gesellschaft eigenen Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten geniefst. Einem von der »Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw.« gegebenen Rückblick auf die Entwickelung der Eisenbahnen von West- nach Osteuropa, der zugleich sehr interessante Mittheilungen über die Entstehung und Fortbildung der grofsen Schlafwagengesellschaft sowie über die erste Fahrt mit dem neuen Zuge enthält, entnehmen wir, dafs die ununterbrochene Schienenverbindung von Deutschland und dem europäischen Westen nach Konstantinopel im Sommer 1888 in Betrieb genommen wurde, wenige Wochen nach Fertigstellung einer solchen nach Saloniki. Bis zum Jahre 1867 reichte die Schienenstrafse von Westeuropa in dieser östlichen Richtung nur bis zur ungarisch-serbischen Grenze und führte nicht ganz bis Belgrad. Der Besuch der Pariser Ausstellung des Jahres 1867 soll dem Sultan Abdul Aziz, der damals zuerst mit der westeuropäischen Kultur in Verbindung trat, die Anregung zum Anschlusse seines Reichs an das europäische Eisenbahnnetz geboten haben. Es hat indefs voller 20 Jahre bedurft, bis dieser Gedanke, der Bau einer Eisenbahn von noch nicht 1100 km Länge durch ein nur zum geringen Theil schwieriges Gelände, verwirklicht wurde.

Die Eisenbahn von Belgrad nach Konstantinopel und nach Saloniki (die Strecke nach Saloniki zweigt bei Nisch von der Konstantinopel-Linie ab) durchzieht jetzt drei Staaten: Serbien, Bulgarien und die Türkei. Als zuerst — Ende der sechziger Jahre — die Verbindung Konstantinopels und Salonikis mit dem ungarischen Eisenbahnnetz in Frage kam, waren die politischen Verhältnisse noch derart, dafs die türkische Regierung allein berechtigt war, die Konzession für alle diese Strecken zu ertheilen, und sie hat auf Grund von Verträgen aus den Jahren 1869 und 1872 den Bau dem seiner Zeit vielgenannten internationalen Unternehmer Baron Hirsch übertragen. Dieser fing den Bau von Osten an; 1874 war die Strecke von Konstantinopel bis Bellova und von Saloniki bis Mitrowitza fertig. Dann hörte Hirsch mit dem Baue auf und beschränkte sich darauf, die fertigen Strecken durch eine von ihm gegründete Gesellschaft betreiben zu lassen. Er verdiente zunächst dadurch, dafs er die Bahnen erheblich billiger hergestellt hatte, als der Betrag war, welchen die türkische Regierung für das Kilometer zu zahlen sich verpflichtet hatte. Ferner war er von der Regierung mit Staatspapieren — den bekannten Türkenloosen — zu einem Gesammtbetrage von 792000000 Francs bezahlt worden, die er selbst zum Kurse von etwa 128 v. H. erhielt, während sie zu einem solchen von ungefähr 170 v. H. an den Markt gebracht wurden. Endlich enthielt die Konzession die Bestimmung, dafs, so lange nicht die unmittelbare Schienenverbindung zwischen Belgrad und Konstantinopel hergestellt sei, alle Betriebseinnahmen der Bahnen dem Unternehmer zufallen sollten, während

natürlich die Türkei die Verzinsung und Tilgung der Türkenloose zu besorgen hatte. Hirsch hatte also das gröfste Interesse daran, den Zeitpunkt der Vollendung möglichst lange hinauszuschieben. Erst gegen Mitte der achtziger Jahre, nachdem schliefslich die Orientanschlüsse, wie wir weiter unten sehen werden, doch fertig gestellt waren, und Hirsch sich mit der Türkei finanziell aus einander setzen mufste, ist es dahin gekommen, dafs der Genannte die Bahnen an die Türkei wieder abtrat, die sie nunmehr an eine besondere Gesellschaft, die in ihrer Geschäftsführung durchaus tüchtige Compagnie des chemins de fer orientaux, verpachtete.

Inzwischen hatte die Umgestaltung der politischen Verhältnisse des Osmanenreichs durch den Berliner Frieden vom 13. Juli 1878 auch für die orientalischen Eisenbahnen eine neue Wendung gebracht. In dem Friedensvertrage war festgesetzt, dafs Serbien und Bulgarien in die von der Türkei übernommenen Verpflichtungen wegen Herstellung der betreffenden Anschlufsstrecken eintreten sollten. Unmittelbar nach Unterzeichnung des Friedensvertrags sollte eine Konferenz der vier Staaten Oesterreich-Ungarn, Türkei, Serbien und Bulgarien zusammentreten, um die Frage des Baues der Eisenbahnanschlüsse zu regeln. Diese unter dem Namen der Conférence à quatre bekannte Versammlung schlofs aber erst fünf Jahre später — die Wirksamkeit von Baron Hirsch hinter den Kulissen soll auf die Verzögerung nicht ohne Einflufs gewesen sein — am 9. Mai 1883 in Wien den Vertrag, welcher die nöthigen Bestimmungen über den Bau der Anschlufsbahnen enthält, die spätestens am 15. Oktober 1886 vollendet sein sollten.

Das damalige Fürstenthum Serbien hatte mit dem Baue der auf sein Gebiet entfallenden Strecken nicht so lange gewartet, da eine Eisenbahnverbindung mit Ungarn zu sehr in seinem eigenen Interesse lag, und unter verschiedenen Bewerbern der berüchtigten französischen Unternehmergesellschaft Union générale, an deren Spitze Bontoux stand, die Konzession zur Herstellung der Linien von Belgrad über Nisch nach Pirot (Richtung Konstantinopel) und von Nisch nach Vranja (Richtung Saloniki) ertheilt. Schon zu Anfang Juli 1881 wurde mit dem Baue begonnen und die erste Strecke, von Belgrad nach Topsidér, vollendet. Bis Nisch war die Bahn im Jahre 1885, die sehr schwierige, ein gebirgiges Gelände durchziehende Strecke von Nisch nach Pirot und von da zur bulgarischen Grenze nach Czaribrod aber erst 1888 fertig. Durch Ukas vom 1. Juni 1889 setzte der Staat die Gesellschaft wegen vertragswidrigen Verhaltens aufser Besitz und übernahm selbst Betrieb und Verwaltung der »serbischen Staatsbahnen«.

Die bulgarische Regierung beschlofs, wahrscheinlich durch die Erfahrungen des Nachbarn gewitzigt, von vornherein das Staatsbahnsystem bei sich einzuführen. Durch ein im Jahre 1885 erlassenes Gesetz wurde bestimmt, dafs der Bau der Bahn von Czaribrod nach Vakarell (türkische Grenze) auf Staatskosten erfolgen sollte. Sie war im Mai 1888 im wesentlichen vollendet; für den Verkehr nach dem Westen wurde sie im Juli desselben Jahres eröffnet.

Die zur gänzlichen Herstellung der Schienenverbindung der Türkei mit dem Westen erforderlich gewesenen kurzen Zwischenstrecken von Bellova nach Vakarell auf dem Wege nach Konstantinopel und von Uesküb nach Vranja auf dem Wege nach Saloniki (von Nisch bis Vranja hatte Serbien ebenfalls gebaut) sind von einer mit Unterstützung des Comptoir d'Escompte und der Ottomanischen Bank gebildeten besonderen Gesellschaft, der Société des raccordements, hergestellt worden. Am 19. Mai 1888 wurde die Bahn nach Saloniki, am 1./13. August die nach Konstantinopel dem Betrieb übergeben, und damit war das grofse Werk endlich vollendet.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Kleinbahnen. Anlagekosten für Schmal- und für Vollspurbahnen in Sachsen. Im Königreiche Sachsen hat der Staat Bau und Betrieb auch derjenigen Eisenbahnen übernommen, welche in Preufsen als nebenbahnähnliche Kleinbahnen bezeichnet werden. Nur die Strafsenbahnen sind der Privatunternehmung überlassen. Bei Beurtheilung der vielumstrittenen Frage, ob für Kleinbahnen die Normal- oder die Schmalspur den Vorzug verdiene, bieten daher die Erfahrungen der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung mit ihrem verhältnifsmäfsig ausgebreiteten Netze schmalspuriger Linien werthvolle Unterlagen. Von den Vertheidigern der Schmalspur werden vor allem ihre gegenüber den Bahnen mit Normalspur erheblich geringeren Anlagekosten hervorgehoben. Diese wurden bisher bei den schmalspurigen sächsischen Staatsbahnen mit rund 85 000 Mark, bei den vollspurigen mit 301 500 Mark für 1 km angegeben. Hiernach würde die Vollspur durchschnittlich ein $3^1/_2$ mal so hohes Anlagekapital erfordern, als die Schmalspur. Beschränkt man sich indefs auf diejenigen Vollspurbahnen, welche ähnliche Verkehrsbedürfnisse befriedigen, wie die Schmalspurbahnen, so erhält man, wie eine neuerdings gefertigte Zusammenstellung zeigt, die Vergleichswerthe 89 000 und 120 000 Mark. Es verhalten sich demnach die Anlagekosten für 1 km Schmalspurbahn zu denjenigen für 1 km Normalspurbahn wie 3:4, ein Ergebnifs, das sehr zu Ungunsten der weniger leistungsfähigen und den Uebergangsverkehr erheblich erschwerenden Schmalspurbahnen spricht.

Personaländerungen im französischen Post-Ministerium. Herr Ansault, Direktor der Postbetriebs-Abtheilung im französischen Ministerium des Handels, der Industrie, der Posten und der Telegraphen ist unter Ernennung zum directeur honoraire dieses Ministeriums in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger ist Herr Jaccottey ernannt worden, bisher Bureauchef (Referent) bei der Zentralverwaltung der Posten und Telegraphen. Herr Ansault hat sich um die Gründung und weitere Ausbildung des Weltpostvereins grofse Verdienste erworben. Er war bei allen Kongressen Delegirter Frankreichs und bei der Feier des 25 jährigen Jubiläums des Weltpostvereins in Bern Alterspräsident. Herr Jaccottey ist auch in weiteren Kreisen bekannt durch sein Buch »Traité de législation et d'exploitation postales«, welches wir im Archiv von 1892 S. 94 ff. eingehend besprochen haben.

III. LITERATUR.

Das Postsparkassenwesen und seine Entwickelung. Von Dr. Karl Leth. Sonder-Abdruck aus der Zeitschrift für Volkswirthschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Herausgegeben von Eugen v. Böhm-Bawerk, Karl Theodor v. Jnama-Sternegg, Ernst v. Plener. Verlag von Wilh. Braumüller, Wien und Leipzig.

In der vorliegenden Abhandlung hat sich der Verfasser zur Aufgabe gemacht, die Wirksamkeit der Postsparkassen auf den von ihnen befruchteten Gebieten des Wirthschaftslebens, mit Ausnahme des Scheckverkehrs der österreichischen Postsparkasse, dessen Darstellung er einer besonderen Ausarbeitung vorbehält, in systematischer Weise zu schildern. Nach Erörterung

des Zweckes, der mit der Gründung von Staatssparkassen, unter Benutzung der Postanstalten als Vermittelungsstellen, ursprünglich beabsichtigt war, werden die in den Ländern Europas bestehenden Postsparkassen mit Angabe des Gründungsjahrs aufgeführt. Hierbei kommt der Verfasser auch auf den in Deutschland gemachten Versuch zur Einführung der Postsparkassen zu sprechen. Nach seiner Meinung besteht in Deutschland auch jetzt noch, trotz der gröfseren Ausdehnung, welche das Privatsparkassenwesen in den letzten 10 Jahren genommen hat, das Bedürfnifs zu weiterer Ausbreitung der Sparkasseneinrichtungen, die durch Einführung der Postsparkasse, ohne die Wirksamkeit der Privatsparkassen zu beeinträchtigen, erreicht werden könnte. Die im deutschen Reichstage bei der Berathung der Vorlage über die Einführung des Postscheckverkehrs zu Tage getretenen Anschauungen liefsen jedoch erkennen, dafs die Verhältnisse der Einrichtung einer Postsparkasse zur Zeit nicht günstig seien.

Es folgen die neusten statistischen Angaben über den Umfang des Postsparkassenwesens in den Ländern Europas, worauf in eingehender Weise der Einflufs geschildert wird, den einzelne Länder auf das Postsparkassenwesen und seine Entwickelung ausgeübt haben. Die im Laufe der Zeit in den verschiedenen Ländern in Erweiterung des ursprünglichen Wirkungskreises der Postsparkassen getroffenen Einrichtungen werden nach folgenden Gesichtspunkten zusammengefafst:

1. besondere Einrichtungen spartechnischer Art;
2. Ankauf von Werthpapieren für Rechnung der Einleger;
3. Anlegung der Guthabenbestände;
4. mit dem Sparzwecke nur mittelbar zusammenhängende Einrichtungen.

Dieser Gliederung folgend, erörtert der Verfasser die wichtigeren Mafsnahmen, insoweit es zur Beurtheilung der Postsparkassenfrage für den jetzigen Stand der Entwickelung von Belang ist.

Unter den spartechnischen Einrichtungen besonderer Art werden zunächst die Fabrik- und Schiffssparkassen besprochen. Eingehende Berücksichtigung finden ferner die Schulsparkassen, deren Einrichtungen in Belgien, England, Italien, Rumänien und Oesterreich dargelegt werden. Mit Rücksicht auf die bei den Fabrik- und Schulsparkassen erzielten günstigen Erfolge hält der Verfasser es für wünschenswerth, dafs diesen Einrichtungen auch in Ländern, wo dies noch weniger der Fall ist, eine ihrer Bedeutung entsprechende Verbreitung zu Theil werde. Die Postsparkassen könnten hierbei allerdings nur wenig Einflufs ausüben, da ihre Aufgabe lediglich darin bestehe, die Bedingungen für eine allgemeinere Bethätigung des Sparsinns zu schaffen. Sache der Arbeitgeber und Lehrer sei es vielmehr, die Idee aufzunehmen und auf deren Verwirklichung hinzuarbeiten. Erwähnung findet ferner die Prämienbetheiligung der Spareinleger, die von verschiedenen Seiten empfohlen worden ist, um die Lotterie durch eine Einrichtung zu ersetzen, welche der in der Volksseele tief wurzelnden Leidenschaft für das Glücksspiel Rechnung trage, dabei aber auch den Sparsinn fördere. Eigentliche Sparprämien sind zwar bis jetzt bei keiner Kasse eingeführt, wohl aber ist bei den Postsparkassen in Belgien, Italien, Frankreich und Schweden der Gedanke verwirklicht worden, den Reingewinn ganz oder zum Theil an die Sparer zu vertheilen. Der Erfolg dieser Einrichtungen steht jedoch zu der den Postsparkassen aus der Gewinnvertheilung erwachsenden Arbeitslast in keinem Verhältnisse, so dafs in Italien die Aufhebung der Einrichtung bereits in Erwägung gezogen worden ist. Belgien hat schon seit 1890 eine Vertheilung von Reingewinn nicht mehr vorgenommen. Im weiteren wird der Ueberweisungsverkehr zwischen den Postsparkassen verschiedener Länder

besprochen, für den bereits auf dem Lissaboner Weltpostkongress allgemeine Grundsätze aufgestellt worden sind. Unter Hinweis auf die geringen Erfolge des Ueberweisungsverkehrs zwischen der französischen, belgischen und niederländischen Sparkasse bezweifelt der Verfasser, dafs für die Einführung eines solchen Wechselverkehrs ein allgemeines Bedürfnifs bestehe. Gröfseren Erfolg erhofft er von der Einrichtung eines Ueberweisungsverkehrs im Postscheckverfahren zwischen verschiedenen Ländern für den Ausgleich internationaler Zahlungen. Die in Deutschland und Belgien aufgetretene Strömung zu Gunsten eines nach österreichischem Muster eingerichteten Scheckverfahrens eröffne die Aussicht auf Verwirklichung dieses Gedankens.

Bei der Darstellung des Staatspapiergeschäfts, das in dem Ankaufe von Staatspapieren für Rechnung der Spareinleger besteht, werden die bei den Postsparkassen in Frankreich, Belgien, England und Oesterreich bestehenden Einrichtungen zu Grunde gelegt. Die geringen Erfolge, die bei den meisten Postsparkassen in diesem Geschäftszweige trotz der sich bietenden Vortheile erzielt worden sind, werden darauf zurückgeführt, dafs einerseits die Guthaben nicht ausreichen, um Staatspapiere anzukaufen, und andererseits in den Kreisen, die ihre entbehrlichen Gelder bei den Postsparkassen anlegen, eine gewisse Abneigung gegen die den Kursschwankungen unterworfenen Werthpapiere zur Geltung kommt. Eine weitere Ausgestaltung des Geschäftszweigs empfiehlt der Verfasser in der Richtung, dafs die Anlegung von Mündelgeldern bei den Postsparkassen gestattet wird, die Postämter als Zeichnungsstellen bei Begebung von Staatsanleihen herangezogen werden und das Lombardgeschäft mehr gepflegt wird.

Ausführliche Besprechung finden auch die bei den einzelnen Postsparkassen in Bezug auf die Anlegung der Guthabenbestände geltenden Vorschriften, wobei insbesondere die Frage erörtert wird, ob es sich empfiehlt, aufser den Staatspapieren noch andere Anlagewerthe zuzulassen. Nach den Bemerkungen des Verfassers ist die Gefahr, dafs in Zeiten wirthschaftlicher und politischer Krisen die Guthaben in gröfserem Umfange zurückgezogen werden und dann der sich nothwendig machende Verkauf von Staatspapieren Schwierigkeiten bereite, keine grofse. Dagegen dränge die sinkende Rentabilität der Staatspapiere mehr und mehr dahin, das Anlagegebiet der Postsparkassengelder zu erweitern. Aufser dem Ankaufe von Obligationen öffentlicher Verwaltungskörper und von anderen vollkommen sicheren Effekten komme hierbei namentlich die Verwendung der Guthabenbestände für die Zwecke der Landwirthschaft und die Gewährung von Darlehen an Arbeiter zur Erwerbung eines eigenen Hauses in Betracht, womit die belgische Staatssparkasse bereits mit beachtenswerthem Erfolge vorgegangen ist.

Der letzte Abschnitt behandelt die der englischen und belgischen Postsparkasse angegliederten Abtheilungen für einzelne Zweige der Lebens- und Altersversicherung sowie deren Erfolge.

Die von gründlichem Studium zeugende Arbeit bildet einen werthvollen Beitrag zur Postsparkassenfrage und kann Allen empfohlen werden, die sich über die Entwickelung und die Wirksamkeit dieser Einrichtungen belehren wollen.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS
HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Berlin. **ERGÄNZUNGSHEFT zu Nr. 24.** **Dezember 1900.**

Das Briefgeheimnifs.

Von Herrn Heim, k. ung. Ministerialrath a. D. in Budapest*).

Das Briefgeheimnifs gehört, bei aller scheinbaren Einfachheit, zu den verwickeltsten Fragen. Wie schwierig ist schon die Beantwortung dessen:

a) was unter dem Worte »Brief« zu verstehen ist: ob nur geschlossene schriftliche Mittheilungen an Abwesende, oder auch die Mittheilungen auf Postkarten und auf den Abschnitten von Postanweisungen sowie Begleitadressen, oder ferner auch handschriftlich ausgefüllte Formulare, endlich Aufzeichnungen zum Selbstgebrauch u. dgl.;

b) wer als rechtmäfsiger Eigenthümer eines Briefes zu betrachten ist: ob nur der Empfänger, oder auch andere Personen, und wie weit sich seine Befugnisse ausdehnen;

c) wie weit sich das Briefgeheimnifs erstreckt: ob nur auf den Inhalt verschlossener oder auch offener Briefe, oder auch darauf, ob zwischen bestimmten Personen ein Briefwechsel stattfindet, oder schon darauf, ob Jemand einen Brief aufgegeben oder erhalten hat;

d) wer das Briefgeheimnifs zu bewahren hat: ob nur die Bediensteten der Post, oder auch andere Staatsbedienstete, oder auch Privatpersonen;

e) wenn eine Verletzung des Briefgeheimnisses stattgefunden hat, wem das Recht der Beschwerde zusteht: ob nur dem Empfänger, oder auch dem Absender, oder auch dritten Personen, deren Interessen durch die Verletzung geschädigt wurden; endlich

f) in welchen Fällen geschlossene Briefe von dritten Personen geöffnet werden können, ohne dafs eine Verletzung des Briefgeheimnisses stattgefunden hätte.

Der Begriff des Briefgeheimnisses war gegeben, sobald die mündliche Benachrichtigung durch die schriftliche ergänzt worden war. Wie abgeklärt die Ansichten der Römer über das Briefgeheimnifs waren, zeigt eine Stelle in Ciceros II. Philippica Kap. 4, in der er dem Antonius, weil er die von Cicero erhaltenen Briefe in öffent-

*) Ohne für die Richtigkeit der gegebenen Unterlagen einzutreten und ohne uns mit den persönlichen Ansichten und Schlufsfolgerungen des geschätzten Herrn Verfassers im Einzelnen einverstanden zu erklären, haben wir doch geglaubt, seine Arbeit wegen des darin enthaltenen reichhaltigen und werthvollen Materials zur Beurtheilung der Frage des Briefgeheimnisses zum Abdrucke bringen zu sollen. — Anm. d. Red.

licher Versammlung vorlas, jedes Ehrgefühl und alle Wohlanständigkeit abspricht. »Wie viele leichte Scherze«, ruft Cicero aus, »pflegen Briefe zu enthalten, die, veröffentlicht, unanständig erscheinen, und wie viel ernste Dinge, die nicht für die Oeffentlichkeit bestimmt sind.«

Mit dem Verfalle der alten Kultur erblafste auch die Empfindung für das Briefgeheimnifs so sehr, dafs Ludwig XI., König von Frankreich, als er mit der Ordonnance vom 19. Juny 1464 die Post organisirte, in dieser Ordonnance ganz offen den Postbediensteten die Pflicht auferlegen konnte, die Briefe vor ihrer Aushändigung an die Adressaten zu eröffnen und durchzusehen, ob sie nichts enthielten, was dem königlichen Dienste abträglich sei (s. Hanssens: »Du secret des lettres.« Bruxelles 1890). Mit der Zeit ist diese Vorschrift aufser Brauch gekommen und schliefslich ganz vergessen worden. Richelieu machte sich, als er 1642 unter Ludwig XIII. zur Macht gelangte, diesen Umstand zu Nutze, indem er die geheime Eröffnung solcher Briefe einführte, von denen vermuthet werden konnte, dafs sie für ihn Wissenswerthes enthielten. Zu diesem Zwecke stellte er seinen Landsmann und Jugendfreund Pierre d'Almeras als »Intendant Général des Postes« an die Spitze der Postverwaltung, welcher im Vereine mit dem Grafen Rochefort, Bouthillier de Chavigny, du Tremblay (bekannter unter den Namen Père Joseph) und der Herzogin d'Aiguillon jenen geheimen Bund bildete, der sich als eine der festesten Stützen der Macht Richelieus erwies, sie mit Erfolg gegen alle Anfeindungen, namentlich jene der Königin Mutter, der Königin und des Königs Bruder, vertheidigte, und dessen schärfste und wirksamste Waffe die geheime Eröffnung von Briefen war. (S. Arthur de Rothschild: »Histoire de la Poste aux Lettres.« Paris 1873.)

Die geheime Eröffnung von Briefen konnte, bei aller angewandten Vorsicht, nicht unbemerkt bleiben, wenn auch nicht zu ermitteln war, auf welche Art und Weise, wo und von wem die Eröffnung stattgefunden und auf welche Briefe sie sich erstreckt hatte. Das Geheimnifs darüber wurde so streng gehütet, dafs ein Postbediensteter, der in einem unbewachten Augenblick Andeutungen darüber machte, bald darauf in einer niemals aufgeklärten Weise spurlos verschwand. Alles, was zur Zeit über dieses unsaubere Gebahren bekannt ist, wurde an das Tageslicht gezogen, als in Folge der grofsen französischen Revolution die Geheimakten der früheren Regierungen den einzelnen Referenten der National-Versammlung zugänglich wurden und diese davon auf der Tribüne Gebrauch machten, wodurch die verschiedenen Daten in die Parlamentsakten gelangten.

Mit dem Ableben Richelieus entartete das System der geheimen Brieferöffnung immer mehr, das sich inzwischen zu einer förmlichen Institution der Regierungsgewalt ausgebildet hatte und im Publikum bekanntlich mit dem Namen »Cabinet noir« belegt wurde. Schon vorher hatte es vieles von seiner anfänglichen Wirkung verloren, weil, sobald der Verdacht allgemeiner wurde, dafs das Briefgeheimnifs verletzt werde, die Meisten sich hüteten, ihren Briefen solche Dinge anzuvertrauen, von denen sie voraussetzen konnten, dafs sie den jeweiligen Machthabern nicht genehm sein würden. Ueberdies hat das »Cabinet noir« auch zu schweren Mifsbräuchen seitens des Publikums geführt, indem nicht selten gewissenlose Personen absichtlich solche Briefe zur Post gaben, deren Inhalt den Empfänger oder dritte Personen schwer blofszustellen geeignet war. Unter Dubois (1715—1723) verfiel das System so sehr, dafs die geheime Eröffnung von Briefen mehr der Zerstreuung Ludwigs XV. und seiner Günstlinge und Maitressen als politischen Zwecken diente. — Die Erhaltung des »Cabinet noir« war mit sehr bedeutenden Kosten verbunden; nach den Angaben in den Sitzungen der französischen Kammer

vom Monate Mai 1829 war das »Cabinet noir« dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten unterstellt und erforderte einen Aufwand von monatlich 50000 frs. Aus den eröffneten Briefen wurden zwei verschiedene Auszüge angefertigt: einer für den König mit den Pikanterien aus den Gesellschaftskreisen und einer für den Minister mit den politischen Nachrichten; aus beiden Auszügen wurde ein dritter für den Polizeichef mit solchen Nachrichten hergestellt, von denen man sich eine Erleichterung der Aufgaben des Polizeichefs versprach.

Ludwig XVI. befafste sich mit der Idee der Auflösung des »Cabinet noir«, unterliefs es aber auf Rath seiner Minister, sie anzuordnen; die Frage kam erst in Flufs, als Mirabeau sich ihrer in der Sitzung der National-Versammlung vom 25. Juli 1789 bemächtigte. Die Wichtigkeit des Briefgeheimnisses kann kaum besser charakterisirt werden, als es Mirabeau in den Worten that: »Briefe enthalten häufig die intimsten Regungen der Seele, die gewagtesten Vermuthungen, Ausbrüche augenblicklicher Leidenschaften und unbegründeten Zornes sowie Irrthümer, die oft der nächste Augenblick oder kurzes Nachdenken zerstreut. All dies vor unberufene Augen gebracht, führt zu schweren Verdächtigungen, ja Anklagen unschuldiger Personen.« Trotzdem ist es erst nach mehrmaligen Anläufen gelungen, in der Sitzung vom 10. August 1790 die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses auszusprechen und in der Sitzung vom 29. August 1790 die Vereidigung der Postbediensteten zur Wahrung des Briefgeheimnisses zu verfügen. Eine Strafsanktion erhielten diese Verfügungen aber erst bei der am 10. Juli 1791 erfolgten Schaffung eines Strafgesetzes, dessen Bestimmungen in den Artikel 638 des am 23. Oktober 1795 (3 brumaire IV) geschaffenen Code pénal übergingen, welcher lautet: »Quiconque sera convaincu d'avoir volontairement et sciemment supprimé une lettre confiée à la poste, ou d'en avoir brisé le cachet et violé le secret, sera puni de la peine de la dégradation civique. Si le crime est commis soit en vertu d'un ordre émané du pouvoir exécutif, soit par un agent du service des postes, les membres du Directoire exécutif ou les Ministres qui auront donné l'ordre et quiconque l'aura exécuté ou l'agent du service des postes qui sans ordre aura commis le dit crime, seront punis de la peine de dix ans de gène.« Der Artikel hat jedoch einen Nachsatz: »Il n'est porté aucune atteinte à la surveillance que le gouvernement peut exercer sur les lettres venant des pays étrangers ou destinées pour ces mêmes pays.« Dieser Nachsatz bot dem Direktorium den weitesten Spielraum zur geheimen Eröffnung von Briefen und zur Erhaltung des »Cabinet noir«, dessen sich auch Napoleon I. im weitesten Umfange bediente und das er noch weiter ausbildete. Da die Postverbindungen zahlreicher und der Postverkehr schneller geworden waren, so sah sich Napoleon I. veranlafst, das »Cabinet noir« zu dezentralisiren und an den wichtigeren Knotenpunkten Filialen einzurichten, durch die er nicht nur den Briefwechsel der einflufsreicheren Staatsmänner, sondern auch jenen ihrer Familienglieder aufs genaueste überwachen, ja sogar die Briefe seiner eigenen Generale und Minister im Geheimen eröffnen und sich Auszüge daraus vorlegen liefs, so dafs Fouché und Talleyrand, die davon wufsten, sich jedes Briefwechsels enthielten.

Im Jahre 1810 gelangte der Code pénal zur Revision, bei welcher Gelegenheit der Artikel 638 durch den Artikel 187 ersetzt wurde, der auch heute noch in Geltung steht und folgenden Wortlaut hat: »Toute suppression, toute ouverture de lettres confiées à la poste, commise ou facilitée par un fonctionnaire ou un agent du gouvernement ou de l'Administration des postes, sera punie d'une amende de 16 à 300 frs. Le coupable sera, de plus, interdit de toute fonction ou emploi public pendant cinq ans au moins et

dix ans au plus.« Selbstverständlich wird nur die widerrechtliche absichtliche Eröffnung von Briefen bestraft. Zweifelhafter ist es schon, ob auch nach dem vorstehenden Wortlaute der höhere Auftraggeber bestraft werden kann. Da der Artikel auch solche bestraft, welche die widerrechtliche Eröffnung erleichtern, so kann vielleicht diese Frage bejaht werden. Gewifs ist nur, dafs lediglich die zur Post gegebenen Briefe — und nur so lange sie sich im Besitze der Post befinden — strafrechtlichen Schutz geniefsen, und dafs Privatpersonen nur insofern und nur als Mitschuldige wegen dieses Vergehens in Strafe gezogen werden können, als sie Regierungs- oder Postorgane zur Verletzung des Briefgeheimnisses verleitet haben.

Die angeführten Bestimmungen des französischen Strafgesetzes konnten der fortdauernden, bald öffentlichen, bald geheimen Eröffnung von Briefen nicht Einhalt thun, zumal die Gerichte ihnen oft eine Deutung gaben, die beinahe einer gänzlichen Aufhebung gleich kam. So sprach der Kassationshof in seiner am 21. November 1853 gehaltenen Plenarsitzung denjenigen Präfekten, welchen die Polizei untersteht, das Recht zu, jeden Brief oder Gegenstand, der sich bei irgend einem Postamte befindet, wenn sie es zur Erforschung oder Aufhellung eines Verbrechens oder Vergehens für nöthig erachten, in Beschlag zu nehmen und zu durchforschen (s. Biochi: »Dictionnaire des juges de paix«. v. lettres missives 4). Es ist demnach sehr begreiflich, dafs unter dem zweiten Kaiserreiche das Briefgeheimnifs nicht sonderlich geschont wurde und das Cabinet noir nochmals zur vollsten Blüthe gelangte; es stand unter der Leitung eines Postbeamten Namens Simones, der eine solche Geschicklichkeit in der Eröffnung und Wiederverschliefsung selbst der am besten versiegelten Briefe besafs, dafs auch dem schärfsten Auge die Spuren der vorherigen Eröffnung entgingen. (Lambry: »Les mystères du Cabinet noir.« Paris 1871.)

Auch in unseren Tagen sprechen mancherlei Anzeichen dafür, dafs das Briefgeheimnifs noch immer nicht streng genug in Frankreich gewahrt wird. Einer der bezeichnendsten Fälle dafür ist der Fall Delcassé. Delcassé war Marineminister. Als er zurücktrat, erbat er sich und erhielt er von seinem Nachfolger die Erlaubnifs, die Verhältnisse in den Kriegshäfen zu studiren und von den dortigen Funktionären sich Auskünfte zu erbitten. Als nun im November 1897 das Marinebudget in der Kammer zur Verhandlung stand und Delcassé in der Eigenschaft eines einfachen Deputirten dazu sprechen wollte, erbat er sich von einem Funktionär in Toulon verschiedene Auskünfte, welche der Befragte auch in einem eingeschriebenen Briefe ertheilte. Dieser Brief gelangte in verletztem Zustande in die Hände Delcassés, und gerade der wichtigste Theil der Auskünfte fehlte daraus. Auf irgend eine Weise kam dieser Umstand in die Oeffentlichkeit und in weiterer Folge zur Besprechung im Parlamente, bei welcher Gelegenheit der Ressortminister erklärte, die Verletzung und der Abgang eines Theiles des Inhalts seien zufällige und der schlechten Beschaffenheit des Briefumschlags zuzuschreiben. Mit dieser Erklärung, die der Wahrheit entsprechen kann, gaben sich die Parteien zufrieden. Nichtsdestoweniger blieb der Eindruck im grofsen Publikum, dafs eine Verletzung des Briefgeheimnisses vorliege. Auch in der Affaire Dreifufs ergaben sich mehrere Anzeichen dafür, dafs das Briefgeheimnifs nicht genügend gewahrt worden war, wobei aber erwähnt werden mufs, dafs es in Paris Privatbureaus giebt, die sich mit der Zustellung und Ausgabe eingegangener Briefe befassen, und dafs diese Bureaus nicht unter den Begriff der im Gesetze genannten Post fallen. In neuerer Zeit ist auch den Polizeiorganen eingeschärft worden, Briefe auf der Post nur dann in Beschlag zu nehmen, wenn sie dazu vom zuständigen Richter den ausdrücklichen Auftrag haben.

In Belgien, wo bis zur Schaffung des Strafgesetzbuchs vom Jahre 1867 der Artikel 187 des französischen Code pénal in Geltung war, bestimmt der Artikel 22 der Verfassungsurkunde: »Le secret des lettres est inviolable. La loi détermine quels sont les agents responsables de la violation du secret de lettres confiées à la poste.« Im Strafgesetze vom Jahre 1867 handeln die §§. 149 und 460 vom Briefgeheimnisse. Der Wortlaut dieser Paragraphen ist folgender: §. 149. »Tout fonctionnaire ou agent du gouvernement, tout employé du service des postes et des télégraphes qui aura ouvert ou supprimé des lettres confiées à la poste, des depêches télégraphiques, ou qui en aura facilité l'ouverture ou la suppression, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux mois et d'une amende de 26 frs. à 500 frs.« §. 460. »Quiconque sera convaincu d'avoir supprimé une lettre confiée à la poste ou de l'avoir ouverte pour en violer le secret, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 frs. à 200 frs. ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des peines plus fortes si le coupable est un fonctionnaire ou un agent du gouvernement ou de l'administration des postes.« Die Bestimmung des §. 149 wurde bei Schaffung des belgischen Postgesetzes vom Jahre 1879 im §. 54 dieses Gesetzes auch auf Postkarten und sonstige Postsendungen ausgedehnt.

In den Niederlanden wird im Artikel 159 der Verfassungsurkunde ausgesprochen, dafs das Geheimnifs der bei der Post oder einer zum öffentlichen Gebrauch eingerichteten Privattransportanstalt aufgegebenen Briefe unverletztlich sei, und dafs solche Briefe nur in den im Gesetz angegebenen Fällen und nur auf richterlichen Befehl in Beschlag genommen werden dürfen. Des näheren wird dies in den §§. 371, 372 und 373 des niederländischen Strafgesetzes ausgeführt, die in der Uebersetzung lauten: §. 371. »Derjenige öffentliche Beamte, welcher einen der Post oder einer zum allgemeinen Gebrauch eingerichteten Transportanstalt übergebenen Brief, eine Postkarte oder ein Packet oder ein dem Adressaten noch nicht zugestelltes, noch in Händen der Bediensteten des Telegraphen befindliches Telegramm, seinen Wirkungskreis überschreitend, sich vorlegen läfst oder in Beschlag nimmt, wird mit Gefängnifs nicht über zwei Jahre bestraft.« §. 372. »Derjenige Bedienstete einer zum allgemeinen Gebrauch eingerichteten Transportanstalt, welcher einen der Anstalt übergebenen Brief, eine geschlossene Sendung oder ein Packet rechtswidrig in der Absicht eröffnet, den Inhalt zu erfahren oder ihn Anderen mitzutheilen, wird mit Gefängnifs bis zu anderthalb Jahren bestraft.« §. 373. »Derjenige Bedienstete einer zur allgemeinen Benutzung eingerichteten Transportanstalt, welcher einen der Anstalt übergebenen Brief, eine Postkarte, geschlossene Sendung oder ein Packet rechtswidrig und absichtlich einem Anderen als dem Adressaten zustellt oder beseitigt, unterschlägt, vernichtet oder ausplündert oder den Inhalt durch einen anderen ersetzt, wird mit Gefängnifs bis zu vier Jahren und, wenn der entwendete oder untergeschobene Gegenstand Geld oder Geldeswerth war, bis zu sechs Jahren bestraft.

In England kam das Briefgeheimnifs schon im Jahre 1635 im Unterhause zur Sprache, ohne dafs ein Beschlufs darüber zu Stande gekommen wäre. 1649 tauchte die Frage von neuem auf und führte zu dem Beschlusse, dafs alle Postbedienstete dem Postmaster-General, dieser aber unmittelbar dem Unterhause für die Wahrung des Briefgeheimnisses verantwortlich sei. Seither ist der Postmaster-General Mitglied des Kronraths, d. h. des jeweiligen Ministeriums, und seine Stelle eine politische. (S. Paterson, »The liberty of the Press.« London 1880).

Für die Wahrung des Briefgeheimnisses war damit wohl etwas, aber nicht sehr viel geschaffen, weil in konkreten Fällen nicht der objektive Thatbestand, sondern politische Rücksichten ausschlaggebend sind. Die englische Regierung war auch nicht säumig, sich zu ihren Zwecken der Verletzung des Briefgeheimnisses ausgiebig zu bedienen; ja, Cromwell führte im Jahre 1657 den Postzwang für Briefe ausdrücklich mit der Begründung ein: »The post will be the best means to discover and prevent many dangerous and wicked designs against the Common-Wealth.« (S. Stephan: »Geschichte der preufsischen Post.« Berlin 1859).

Wie schwer der Ausspruch Cromwells auf dem Briefgeheimnifs in England lastete, kann man im III. Bande Max Erskine's: »The constitutionell history of England since 1760 to 1860« nachlesen. Stanhope schreibt 1765 an Grenville: »Obgleich mein Brief nichts enthält, was ich zu verheimlichen hätte, sende ich ihn doch mit besonderer Gelegenheit, weil ich erfahren mufste, dafs meine zur Post gegebenen Briefe eröffnet werden. Wenn Sie etwas schreiben, wovon Sie wünschen, dafs dritte Personen es nicht erfahren, so wählen Sie ebenfalls besondere Gelegenheit.« Auch der jüngere Pitt schreibt — und zwar zur Zeit, als er selbst Minister war — 1783 seiner Mutter, der Lady Chatham, dafs er ihr in den zur Post aufgegebenen Briefen nichts Interessantes mittheilen könne, weil dort (auf der Post) Briefe häufig eröffnet würden, und Lord Melville erinnert noch 1804 den jüngeren Pitt an die dringende Mahnung ihres Freundes Lord Bathurst: »in kritischen Zeiten nichts über kritische Dinge zu schreiben in Briefen, die zur Post gegeben werden.« Es ist nicht zu leugnen, dafs man in England, das so stolz auf die Unverletzlichkeit des Hausrechts seiner Bürger ist, gegen die Verletzung des Briefgeheimnisses, das doch derselben Quelle wie das Hausrecht entspringt, weit weniger empfindlich ist als auf dem Kontinente. Als im Jahre 1822 ein an ein Unterhausmitglied gerichteter Brief unbefugter Weise eröffnet war, beklagte sich dieses nicht über die Verletzung des Briefgeheimnisses, sondern über Verletzung seiner Privilegien als Unterhausmitglied; als ob die Eröffnung anderer Briefe nicht zu rügen wäre.

Zur Zeit der Thronbesteigung der Königin Viktoria (1837) entschlofs man sich, gelegentlich der wünschenswerthen anderweitigen Regelung der Postverhältnisse auch die Frage des Briefgeheimnisses zu regeln. So entstanden die nachfolgenden noch heute gültigen Bestimmungen: 1. Victoria Cap. 33. Section 10. »No Person hereafter appointed shall be capable of holding the Office of Postmaster-General, or of being an Officer of the Post-Office unless such Person shall have first made and subscribed the Declaration contained in the Schedule hereunto annexed before a Justice of the Peace acting for the place where such Person resides, which Declaration such Justice shall (on Application to that effect) administer and take accordingly.« Schedule. »I do solemnly and sincerely declare that I will not wittingly or willingly open, or delay, or cause, or suffer to be opened or delayed contrary to my duty any letter or anything sent by the Post, which shall come into my hands, or custody by reason of my employment relating to the Post-Office, except by the consent of the Person or Persons to whom the same shall be directed, or by an express Warrant in Writing under the hand of one of the principal Secretaries of State for that purpose, or except in such cases where the Party or Parties to whom such letter or anything sent by the Post shall be directed and who is or are chargeable with the payment of the Postage thereof, shall refuse or neglect to pay the same, and except such letters or anything sent by the Post as shall be returned for want of

true direction, or when the Party or Parties to whom the same shall be directed, cannot be found; and that I will not in any way embezzle any such letter or anything sent by the Post as aforesaid; and I make this solemn Declaration conscientiously intending to fulfil and obey the same and by virtue of the provisions of an Act passed in the first year of the Reign of Her Majesty Queen Victoria, intituled an Act for the Management and Regulation of the Post-Office.« 1. Victoria, Cap. 36. Section 25. »Every Person employed by or under the Post-Office, who shall contrary to his duty open, or procure or suffer to be opened a Post-letter, or shall wilfuly detain, or delay, or procure or suffer to be detained or delayed a Post-letter shall in England and Ireland be guilty of a Misdemeanor and in Scotland of a crime and Offence and being convicted thereof shall suffer such Punishment by Fine or Imprisonment or by both as to the court shall seem meet: Provided always that nothing herein contained, shall extend to the opening or detaining or delaying of a Post-letter returned for Want of a true direction, or of a Post-letter returned by reason that the Person to whom the same shall be directed, is dead or cannot be found, or shall have refused the same, or shall have refused or neglected to pay the Postage thereof; or to the opening or detaining or delaying of a Post-letter in obedience to an express Warrant in Writing under the hand (in Great-Britain) of one of the principal Secretaries of State, and in Ireland under the hand and seal of the Lord-Lieutenant of Ireland.« 1. Victoria Cap. 36. Section 28. »Every Person who shall stop a mail with intent to rob or search the same, shall in England and Ireland be guilty of Felony and in Scotland of a high Crime and Offence and shall be transported beyond the Seas for Life.« 1. Victoria, Cap. 36. Section 31. »Every Person who shall fraudulently retain or shall wilfuly secrete or keep or detain or being required to deliver up by an Officer of the Post-Office shall neglect or refuse to deliver up a Post-letter which ought to have been delivered to any other Person, or a Post-letter-Bag or Post-letter which shall have been sent, whether the same shall have been found by the Person secreting, keeping or detaining, or neglecting or refusing to deliver up the same or by any other Person, shall in England and Ireland be guilty of a Misdemeanor and in Scotland of a Crime and Offence and being convicted thereof shall be liable to be punished by Fine and Imprisonment.« 1. Victoria Cap. 36. Section 36. »Every Person who shall solicit or endeavour to procure any other Person to commit a Felony or Misdemeanor punishable by the Post-Office Acts shall in England and Ireland be guilty of a Misdemeanor and in Scotland of a Crime and Offence, and being thereof convicted shall be liable at the Discretion of the Court to be imprisoned for any Term not exceeding two years.« (In freier Uebersetzung.) 1. Victoria Cap. 33. Section 10. »Niemand soll in Zukunft die Stelle des General-Postmeisters oder eines Beamten in der Postverwaltung einnehmen können, bevor er nicht zu diesem Zwecke die in dem angeschlossenen Formular enthaltene Erklärung vor dem zuständigen Friedensrichter abgegeben und unterfertigt hat.« Formular. »Ich erkläre feierlich und aufrichtig, daſs ich absichtlich und wissentlich keinen zur Post gegebenen Brief oder anderen Gegenstand, der in Folge meiner Anstellung bei der Post in meine Hände oder in meinen Gewahrsam gelangt, gegen meine Pflicht öffnen oder zurückhalten werde, oder verursache oder dulde, daſs er geöffnet oder zurückgehalten werde, ausgenommen mit Zustimmung der Person oder der Personen, an die er gerichtet ist, oder auf Grund einer, eigens zu diesem Zwecke von einem der ersten Staatssekretäre ausgestellten, eigen-

händig unterzeichneten Vollmacht; oder ausgenommen in solchen Fällen, wenn die Partei oder Parteien, an welche der zur Post aufgegebene Brief oder Gegenstand gerichtet war, und welche, mit der Bezahlung des Postportos belastet, die Zahlung verweigern oder vernachlässigen; und weiter ausgenommen, wenn zur Post aufgegebene Briefe oder andere Gegenstände wegen unrichtiger Adresse zurückgelangen, oder, weil der oder die bezeichneten Empfänger nicht gefunden werden können, zurückgesendet werden. Auch werde ich in keiner Weise zur Post aufgegebene Briefe oder andere Gegenstände unterschlagen. Ich gebe diese feierliche Erklärung in der Absicht ab, sie gewissenhaft zu erfüllen und nach ihr zu handeln, kraft der Bestimmungen eines Gesetzes »über die Verwaltung und Einrichtung der Post«, das im ersten Jahre der Regierung Ihrer Majestät der Königin Victoria erlassen worden ist.« 1. Victoria Cap. 36. Section 25. »Wer bei der Postverwaltung angestellt oder bei ihr verwendet, gegen seine Pflicht einen Postbrief eröffnet oder veranlafst oder zuläfst, dafs er geöffnet werde, oder unterschlägt oder absichtlich zurückhält; oder veranlafst oder zuläfst, dafs er unterschlagen oder zurückgehalten werde: macht sich in England und Irland eines Vergehens, in Schottland eines Verbrechens schuldig und soll, wenn er überführt wird, eine Strafe erleiden durch Geldbufse oder Gefängnifs oder durch beides, wie es dem Gerichtshof angemessen erscheint, immer vorausgesetzt, dafs sich diese Bestimmungen nicht erstrecken auf die Eröffnung, Vernichtung und Zurückhaltung des Postbriefs, weil er wegen unrichtiger Adresse, oder weil der bezeichnete Empfänger gestorben war oder nicht aufgefunden werden konnte, oder weil er die Annahme zurückgewiesen oder die Bezahlung des Postportos verweigert oder vernachlässigt hatte, zurückgesendet worden war, — noch dafs die Eröffnung, Vernichtung oder Zurückhaltung des Postbriefs in Ausführung einer in Grofsbritannien von einem der ersten Staatssekretäre, in Irland vom Lord-Leutnant eigenhändig unterzeichneten schriftlichen, mit dem Siegel versehenen Vollmacht geschehen ist.« 1. Victoria Cap. 36. Section 28. »Wer eine Briefpost in der Absicht anhält, sie zu berauben oder durchzusuchen, macht sich in England und Irland eines Kapitalverbrechens, in Schottland eines schweren Verbrechens schuldig und soll auf Lebenszeit deportirt werden.« 1. Victoria Cap. 36. Section 31. »Wer einen Postbrief betrügerischer Weise zurückhält, verheimlicht, behält oder vernichtet; oder wer in Besitz eines für eine andere Person bestimmten Briefes gelangt und, von einem Postbediensteten aufgefordert, es verabsäumt oder verweigert, diesen Brief zurückzustellen; oder wer einen mit der Post versendeten Brief oder einen Postbriefsack findet und ihn verheimlicht, behält oder vernichtet, oder vernachlässigt oder verweigert, zurückzustellen, macht sich in England und Irland eines Vergehens, in Schottland eines Verbrechens schuldig und soll, wenn er überführt ist, bestraft werden mit Geldbufse und Gefängnifs.« 1. Victoria Cap. 36. Section 36. »Wer, eine andere Person dazu veranlafst oder sich bemüht, eine andere Person zu bewegen, dafs sie eine in den Gesetzen über das Postwesen als Verbrechen oder Vergehen bezeichnete Handlung begehe, macht sich in England und Irland eines Vergehens, in Schottland eines Verbrechens schuldig und soll im Ueberführungsfalle nach Ermessen des Gerichtshofs mit Gefängnifs nicht über zwei Jahre bestraft werden.«

Diese gesetzlichen Bestimmungen erfuhren später mehrfache Ergänzungen, die aber die Grundlage nicht änderten. So wurde im Jahre 1840 (3 u. 4 Victoria Cap. 96. Section 65) angeordnet, dafs Briefe, die verdächtig sind, zum Zwecke der Hinterziehung von Zollgebühren zollpflichtige Gegenstände, sogen. Contrebande, zu enthalten, dem Zollamte zuzustellen

seien, welches den auf der Adresse bezeichneten Empfänger schriftlich vorladet, um den Brief auf dem Zollamte zu übernehmen und den Inhalt den Zollbeamten vorzuweisen. Erscheint der Adressat zum bezeichneten Termine nicht, so eröffnet das Zollamt den Brief ohne weiteres; findet sich Contrebande darin, so geht es nach Mafsgabe der Zollvorschriften vor; wird keine Contrebande ermittelt, so wird der Brief amtlich verschlossen und dem Postamte zur ordnungsmäfsigen Zustellung zurückgegeben. Im Jahre 1875 (38. Victoria Cap. 22. Section 10) wurden die Begriffe »Postbrief« und »Postpacket« dahin erweitert, dafs darunter jeder der Post zur Beförderung übergebene, vom Posttransporte nicht ausgeschlossene Gegenstand zu verstehen sei, also auch Postkarten, Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapiere, Handelszirkulare, Preiskurante, Photographien, ja sogar Zeitungen. Im Jahre 1884 (47—48. Victoria Cap. 76. Section 19) erfolgte eine nähere Erläuterung dahin, dafs sich die Bestimmungen auf die zur Post gegebenen oben erwähnten Gegenstände vom Augenblicke der erfolgten Aufgabe an bis zur stattgehabten richtigen Zustellung zu erstrecken hätten. Endlich wurde im Jahre 1891 (54—55. Victoria Cap. 46. Section 10) ausgesprochen, dafs, wenn eine Privatperson einen mit der Post angelangten Brief unbefugter Weise und in der Absicht, einer dritten Person Schaden zuzufügen, eröffnet oder die Eröffnung veranlafst, oder in gleicher Absicht Schritte unternimmt, welche die richtige oder rechtzeitige Zustellung eines derartigen Briefes verhindern: sich eines Vergehens schuldig macht und mit einer Geldbufse bis 50 Pfd. Sterl. und Gefängnifs bis zu sechs Monaten bestraft werden kann. Diese Bestimmungen beziehen sich aber nicht auf die Eltern oder Vormünder minderjähriger oder unter Vormundschaft stehender Empfänger. Eigenthümlicher Weise kann in den obigen Fällen Strafverfolgung nur auf Antrag des General-Postmeisters erfolgen; die geschädigte Partei hat sich lediglich an diesen zu halten. Es hängt das mit der englischen Auffassung zusammen, dafs der General-Postmeister als Eigenthümer aller zur Post aufgegebenen Gegenstände betrachtet wird, so lange sich diese im Besitze der Post befinden oder befinden sollen. Daher kommt es auch, dafs der Einlieferer einer Postsendung in England vom Zeitpunkte der erfolgten Aufgabe ab das Verfügungsrecht über seine Sendung verliert, und dafs in Fällen, wie den oben erwähnten, die Post als die geschädigte Partei angesehen wird.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben im wesentlichen die englischen Posteinrichtungen übernommen und die Post für eine gemeinsame Institution aller Staaten erklärt sowie unter die Leitung der Zentralgewalt gestellt, während die Frage des Briefgeheimnisses mehr in die Rechts- und Gesetzgebungs-Sphäre der einzelnen Staaten fiel und diese die Selbständigkeit ihrer Rechts- und Gesetzgebung auf das eifersüchtigste wahrten. Die Regelung der Frage des Briefgeheimnisses begegnete daher den gröfsten Schwierigkeiten. Im Jahre 1836 wurde, wahrscheinlich unter dem Einflufse der englischen Bewegung, dem Kongrefs ein Gesetzentwurf zur einheitlichen Regelung dieser Materie vorgelegt, der jedoch nicht zur Annahme gelangte. Der Versuch wurde mehrmals wiederholt, bis es schliefslich gelang, den Gegenstand für das ganze Gebiet der Union einheitlich in den Artikeln 3891 und 3892 der vom »Supreme Court of the United States« bestätigten »Revised Statutes of the United States« zu regeln. Der Wortlaut dieser Artikel ist folgender: 3891. »Any person employed in any department of the postal service who shall unlawfully detain, delay or open any letter, packet, bag or mail of letters intrusted to him or which has come

into his possession and which was intended to be conveyed by mail or carried or delivered by any mail carrier, mail messenger or other person employed in any department of the postal service or forwarded through or from any postoffice established by authority of the Postmaster-General, or who shall secrete, embezzle or destroy any such letter, packet, bag or mail of letters, although it does not contain any security for or assurance relating to money or other thing of value, shall be punishable by fine of not more than five hundred dollars or by imprisonment for not more than one year, or by both«. — 3892. »Any person who shall take any letter postal-card, or packet although it does not contain any article of value or evidence thereof, out of a postoffice or from a letter- or mail-carrier, or which has been in any postoffice or in the custody of any letter or mail carrier before it has been delivered to the person to whom it was directed, with a design to obstruct the correspondence or to pry into the business or secrets of another, or shall secrete, embezzle or destroy the same shall for every such offence be punishable by fine of not more than five hundred dollars or by imprisonment at hard labor for not more than one year or by both.« (In freier Uebersetzung.) 3891. »Wer, in irgend einem Zweige des Postdienstes verwendet, einen ihm anvertrauten oder in seinen Besitz gelangten Brief, Packet, Briefsack oder Brieffelleisen, welcher oder welches bestimmt war, mit der Post, oder durch ein vom Generalpostmeister eingerichtetes Postamt oder durch einen Postboten, Briefträger oder irgend eine andere im Postdienste verwendete Person befördert oder zugestellt zu werden, unbefugterweise in Beschlag nimmt, zurückbehält oder eröffnet, oder wer einen solchen Brief, Packet, Briefsack oder Brieffelleisen bei Seite schafft, unterschlägt oder vernichtet, auch wenn darin keine Geld- oder Werthgegenstände enthalten waren, wird mit Geldbufse nicht über fünfhundert Dollars oder Gefängnifs nicht über ein Jahr oder mit beidem bestraft.« 3892. »Wer einen Brief, eine Postkarte oder ein Packet, auch wenn keine Geld- oder Werthgegenstände darin enthalten waren, sich von einem Postamt oder Briefträger oder Postboten ausfolgen läfst; oder aus der Gewahrsamkeit des Postamts, Briefträgers oder Postboten in der Absicht wegnimmt, um den Briefwechsel zu unterbinden, oder in die Geschäfts- oder anderen Geheimnisse anderer Personen einzudringen; oder wer solche Gegenstände bei Seite schafft, unterschlägt oder vernichtet, wird für jedes solches Vergehen mit Geldbufse nicht über fünfhundert Dollars oder Gefängnifs mit harter Arbeit nicht über ein Jahr oder mit beidem bestraft.« Zum Verständnisse des Artikel 3892 sei erwähnt, dafs in den Vereinigten Staaten die Zustellung der Briefe in die Wohnung des Empfängers nur in den Städten mit wenigstens 10 000 Einwohnern stattfindet. Bei allen übrigen Postämtern werden die eingegangenen Briefe, wenn der Empfänger kein Postfach gemiethet hat, am Schalter ausgehängt und dadurch sehr stark dem Zufall ausgesetzt, in unrechte Hände zu gelangen, so dafs sie auch eines stärkeren Schutzes bedürfen.

Einzelne der Unionsstaaten begnügten sich nicht mit dieser allgemeinen Regelung, sondern erliefsen noch weitere Bestimmungen. So bestimmt der Artikel 642 des im Jahre 1881 geschaffenen New Yorker Strafgesetzbuchs: »A person who wilfully, without authority either: opens or reads, or causes to be opened or read a sealed letter or telegram, or publishes the whole or any portion of such a letter or telegram, knowing it to have been opened or read without authority, is guilty of a misdemeanor.« (In freier Uebersetzung.) »Wer absichtlich, ohne Befugnifs, einen versiegelten Brief oder ein versiegeltes Telegramm eröffnet oder liest; oder wer einen Theil oder das

Ganze eines solchen Briefes oder Telegramms publizirt, wissend, dafs der Brief oder das Telegramm unbefugter Weise eröffnet oder gelesen worden war, macht sich eines Vergehens schuldig.« Aehnliche Bestimmungen enthalten auch der Artikel 618 des kalifornischen, Artikel 4470 des wisconsiner und 27 tit. art. 195 des marylander Strafgesetzbuchs.

Am auffälligsten zeigt die grofsen Fortschritte, die in unserer Zeit die Wahrung des Briefgeheimnisses gemacht hat, das im Jahre 1889 geschaffene, am 1. Januar 1890 ins Leben getretene italienische Strafgesetzbuch. Während die bisher erwähnten Gesetze nur die zur Post oder einer öffentlichen Beförderungsanstalt gegebenen Briefe, und nur so lange sie in Gewahrsam der Anstalt sich befinden, vor Indiskretionen schützen, geht das italienische Strafgesetz viel weiter und schützt das Briefgeheimnifs überhaupt, ohne Rücksicht darauf, ob der Brief zur Post gegeben und ob er verschlossen oder offen war. Das Gesetz lautet: II. Buch II. Titel V. Kapitel §. 159. »Chiunque apre indebitamente una lettera, un telegramma od un piego chiuso a lui non diretto, o indebitamente s'impossessa di una corrispondenza epistolare o telegrafica altrui, che non sia chiusa, per conoscerne il cotenuto, è punito con la reclusione sino a quindici giorni o con la multa da lire cinquanta a millecinquecento. Se il colpevole, col palesarne il contenuto, cagioni nocumento, la pena è della reclusione da un mese a tre anni o della multa da lire cento a tremila.« §. 160. »Chiunque indebitamente sopprime una corrispondenza epistolare o telegrafica che non gli sia diretta, ancorchè, essendo chiusa, non l'abbia aperta, è punito con la reclusione sino ad un anno o con la multa da lire cento a tremila. Se il fatto cagioni nocumento, la reclusione non può essere inferiore ai tre mesi, nè la multa alle lire cinquecento.» §. 161. »Chiunque, essendo in possesso di una corrispondenza epistolare o telegrafica, non destinata alla publicità, ancorchè a lui diretta, la fa indebitamente publica, ove il fatto possa cagionare nocumento, è punito con la multa da lire cento a duemila.« §. 162. Chiunque, essendo addetto al servizio delle poste o dei telegrafi e abusando di tale qualità, s'impossessa di una lettera, di un piego, di un telegramma o di altra corrispondenza non chiusa, ovvero l'apre, se chiusa, per conoscerne il contenuto, o la consegna o ne palesa l'esistenza e il contenuto ad altri che non sia il destinatario, è punito con la reclusione da uno a trenta mesi. Alla stessa pena soggiace colui che, essendo addetto al servizio delle poste o dei telegrafi e abusando di tale qualità, sopprime una corrispondenza epistolare o telegrafica. Se alcuno dei fatti preveduti nel presente articolo cagioni nocumento, la reclusione è da sei mesi a quattro anni, e vi è aggiunta la multa da lire cento a cinquemila.« (In freier Uebersetzung) §. 159. »Wer einen nicht an ihn gerichteten Brief, ein Telegramm oder ein geschlossenes Briefpacket unbefugter Weise eröffnet oder sich der unverschlossenen brieflichen oder telegraphischen Korrespondenz eines Anderen unbefugter Weise bemächtigt, um den Inhalt kennen zu lernen, wird mit Einschliefsung bis zu fünfzehn Tagen oder mit Geldbufse von fünfzig bis eintausendfünfhundert Lire bestraft. Wenn der Schuldige durch die Veröffentlichung Schaden verursacht hat, so besteht die Strafe in Einschliefsung von einem Monate bis zu drei Jahren oder einer Geldbufse von einhundert bis dreitausend Lire.« §. 160. »Wer eine nicht an ihn gerichtete briefliche oder telegraphische Korrespondenz unterdrückt, auch wenn er sie, sofern sie verschlossen war, nicht eröffnet hat, ist mit Einschliefsung bis zu einem Jahre oder mit einer Geldbufse von einhundert bis dreitausend Lire zu bestrafen. Wenn die That Schaden verursacht hat, so soll die Einschliefsung nicht unter drei

Monaten und die Geldbufse nicht unter fünfhundert Lire betragen.« §. 161. »Wer, im Besitze einer nicht zur Veröffentlichung bestimmten brieflichen oder telegraphischen Korrespondenz, diese, auch wenn sie an ihn gerichtet war, unbefugter Weise veröffentlicht, und die Veröffentlichung Schaden verursachen kann, wird mit einer Geldbufse von einhundert bis zweitausend Lire bestraft.« §. 162. »Wenn eine zum Post- oder Telegraphendienste zugelassene Person ihre amtliche Stellung dazu mifsbraucht, sich des Briefes, Briefpackets, Telegramms oder der offenen Korrespondenz eines Anderen zu bemächtigen, oder die geschlossene Korrespondenz zu eröffnen, um den Inhalt zu erfahren, oder diese einem Anderen als dem Adressaten ausfolgt, oder das Vorhandensein oder den Inhalt einem Anderen mittheilt, so ist sie mit Einschliefsung von einem bis zu dreifsig Monaten zu bestrafen. Derselben Strafe unterliegt, wer, zum Post- oder Telegraphendienste zugelassen, diese Eigenschaft dazu mifsbraucht, eine briefliche oder telegraphische Korrespondenz zu unterdrücken. Wenn eine der in diesem Artikel vorgesehenen Handlungen Schaden verursacht, so beträgt die Einschliefsung sechs Monate bis vier Jahre, wozu noch eine Geldstrafe von einhundert bis fünftausend Lire tritt. Im §. 164 wird weiter hinzugefügt, dafs die in §§. 159, 160 und 161 bezeichneten Vergehen, wenn kein öffentlicher Schaden daraus entstanden ist, nur auf Antrag des verletzten Theiles verfolgt werden können.

In den drei skandinavischen Ländern wird das Briefgeheimnifs ebenfalls strafrechtlich geschützt. Der §. 138 des dänischen Strafgesetzes vom 10. Februar 1866 verbietet den Postbediensteten, die der Post anvertrauten Sendungen zu eröffnen, zurückzuhalten oder zu vernichten, oder anderen Personen zu gestatten, dies zu thun. In leichten Fällen besteht die Strafe in der Entfernung aus dem Postdienst oder einer mäfsigen Geldbufse; in schweren Fällen kann auf Gefängnifs, selbst in Verbindung mit harter Arbeit, erkannt werden. Aber nicht nur die der Post anvertrauten Briefe, sondern auch andere Briefe schützt der §. 222 des obenerwähnten Strafgesetzes vor unbefugter Eröffnung durch Privatpersonen, indem auf Klage der verletzten Partei auf eine Geldbufse bis 400 Kronen, in schweren Fällen sogar auf Gefängnifs bis zu drei Monaten erkannt werden kann.

Das norwegische Strafgesetz vom 20. August 1842 bedroht in seinem 24. Hauptstücke §. 25 diejenige Amtsperson, welche in ihrer dienstlichen Eigenschaft in den Besitz fremder Briefe oder Schriftstücke gelangt und, das Amtsgeheimnifs verletzend, den Inhalt unbefugten Personen mittheilt, mit einer Geldbufse, u. U. mit Amtsverlust und in demselben Hauptstücke §. 26 denjenigen Postbediensteten, welcher der Post anvertraute Sendungen eröffnet, zurückbehält, vernichtet oder anderen Personen solches gestattet, mit Gefängnifs des fünften Grades sowie im Hauptstück 21 §. 26 diejenige Privatperson, welche einen nicht an sie gerichteten geschlossenen Brief oder geschlossenes Schriftstück wissentlich unbefugter Weise eröffnet, mit einer Geldbufse, in schwereren Fällen mit Gefängnifs des fünften Grades.

Das am 20. Juni 1890 revidirte schwedische Strafgesetz vom 20. Februar 1864 bestimmt im II. Titel §. 10, dafs, wer einen versiegelten fremden Brief oder ein solches Schriftstück wissentlich unbefugter Weise in der Absicht eröffnet, verheimlicht oder vernichtet, sich oder einem Anderen Nutzen zu verschaffen oder Jemandem Schaden zuzufügen, mit Gefängnifs von sechs Monaten bis zu zwei Jahren zu bestrafen ist. Ist die Eröffnung wohl wissentlich unbefugter Weise, aber ohne die Absicht geschehen, daraus Nutzen zu ziehen

oder Schaden zuzufügen, so kann auf angemessene Geldbufse erkannt werden. Derselben Strafe unterliegt, wer einen fremden Brief von der Post oder den Postboten in der Absicht übernimmt, ihn dem Adressaten vorzuenthalten oder zu vernichten. Nach §. 21 desselben Titels tritt Strafverfolgung nur auf Antrag der geschädigten Partei ein; als geschädigt zu betrachten sind sowohl der Absender des Briefes als der Adressat; dann derjenige, welcher den Brief in rechtsmäfsiger Verwahrung hatte, und schliefslich auch dritte Personen, wenn der Inhalt des Briefes ihre Interessen betraf.

Auch in Rufsland geniefst das Briefgeheimnifs einen, wenn auch sehr beschränkten und verhältnifsmäfsig leicht zu umgehenden strafrechtlichen Schutz. Das im Jahre 1885 revidirte Strafgesetz verfügt im §. 348, dafs derjenige Beamte, welcher ohne besondere Befugnifs oder ohne gesetzlichen Grund einen an eine andere Person gerichteten versiegelten amtlichen oder privaten Brief eröffnet, nach Umständen mit einem strengen Verweis oder mit Kürzung seiner anrechnungsfähigen Dienstzeit um 3 bis 6 Monate oder aber mit Amtsentsetzung zu bestrafen ist. Nach §. 1100 ist derjenige, welcher einen zur Post gegebenen Brief oder ein Schriftstück absichtlich und unbefugter Weise zurückhält oder unterschlägt, unter Entziehung seiner Standesvorrechte auf die Dauer von einem Jahre bis zu achtzehn Monaten nach Sibirien zu verschicken oder mit Gefängnifs von gleicher Dauer zu bestrafen. Nach §. 1102 sind Postbedienstete, die in Verabredung mit dritten Personen einen fremden Brief wissentlich und unbefugter Weise einer anderen Person als dem auf der Adresse bezeichneten Empfänger ausfolgen, mit Verschickung nach Sibirien auf die Dauer von zwei bis drei Jahren oder mit Gefängnifs von gleicher Dauer zu bestrafen. Nach §. 1104 sind Postbedienstete, die einen fremden Brief aus blofser Neugierde eröffnen, aus dem Dienste zu entlassen. Geschah die Eröffnung in der Absicht, den Inhalt des Briefes einer anderen Person mitzutheilen, so ist der Schuldige aufserdem mit Gefängnifs von vier bis zu acht Monaten zu bestrafen. In dem Gesetz über die Strafgewalt der Friedensrichter bestimmt der §. 137, dafs Personen, die einen fremden Brief unbefugter Weise eröffnen oder sich aneignen und dessen Inhalt anderen Personen in der Absicht mittheilen, Jemanden an seiner Ehre zu schädigen, mit Gefängnifs bis zu fünfzehn Tagen oder mit Geldbufse bis fünfzig Rubel zu bestrafen sind. (Siehe Glasenapp: »Das russische Gesetzbuch der Kriminal- und Korrektionsstrafen.« Dorpat 1892.)

In Oesterreich waren bis zum Jahre 1848 keinerlei gesetzliche Bestimmungen zur Wahrung des Briefgeheimnisses vorhanden. Erst in der Sitzung der Reichsversammlung vom 20. Oktober 1848 wurde ein Beschlufs gefafst und dem k. k. Finanzminister, von welchem die Post ressortirte, zur Ausführung übergeben, dafs das Briefgeheimnifs auf das genaueste zu wahren sei. Der Finanzminister übermittelte diesen Beschlufs schon am 24. Oktober 1848 der Obersten Hof-Postverwaltung, die ihn den Postämtern zur Nachachtung mittheilte. (S. Verordnungsblatt der k. k. Obersten Hof-Postverwaltung V. Band II. Abtheilung S. 148.) Auch das im Jahre 1852 geschaffene und noch heute in Geltung stehende österreichische Strafgesetz enthält keine Bestimmungen zum Schutze des Briefgeheimnisses; nur die Strafprozefsordnung von 1853 weist einige formelle Anweisungen auf, wie sich der Untersuchungsrichter im Falle der Beschlagnahme von Briefen und versiegelten Schriftstücken zu verhalten hat.

Dafs man sowohl in der Periode vor 1848 als nach Aufhebung der Verfassung, nach 1848, mit dem Briefgeheimnifs in Oesterreich nicht sehr

glimpflich verfuhr, dafür sind mannigfache Beweise vorhanden. Der ehemalige Hofrath an der Königlich ungarischen Hofkanzlei in Wien, Ludwig von Wirkner, dem in der Metternichschen Periode die Aufgabe zugefallen war, persönliche Beziehungen mit den Mitgliedern des in Prefsburg tagenden Landtags zu unterhalten, erzählt in seinen im Jahre 1879 bei Stampfl in Prefsburg unter dem Titel »Meine Erlebnisse von 1825 bis 1852« (Elmé nyeim 1825 töl 1852 ig) erschienenen Memoiren, dafs Metternich, so oft der Landtag tagte, einen Polizeirath Namens Ferstl nach Prefsburg entsandte, welcher mit zwei Beamten des dortigen Postamts intime Beziehungen pflegte, deren Aufgabe es war, ganz so wie bei dem »Cabinet noir« in Frankreich, die Briefe einflufsreicher Personen vorsichtig zu eröffnen, daraus Auszüge zu fertigen, die Briefe wieder so zu verschliefsen, dafs die vorherige Eröffnung nicht wahrnehmbar war, und sie dann den Adressaten zustellen zu lassen. Die Briefauszüge sandte Ferstl an seinen Vorgesetzten, den Polizeichef von Wien, Grafen Sedlniczky. Nicht selten, wenn sie solchen Inhalts waren, dafs Herr von Wirkner für seine Aufgabe Nutzen daraus ziehen konnte, gestattete ihm Ferstl vorher Einsicht in sie. Auch von Franz Deak existirt ein Brief aus Prefsburg vom 26. Mai 1834 an eine befreundete (verwandte) Dame, der sich mit dieser Frage befafst. Der Brief ist charakteristisch für die Anschauungsweise Deaks und folgt hier in getreuer Uebersetzung: »Liebe Freundin! Ich habe Deinen Brief vom 23. v. M. erst dieser Tage erhalten. Der Umschlag war aufgeschnitten und dann wieder sehr geschickt zugeklebt worden. Es scheint, dafs auf der Post Jemand begierig war, den Inhalt kennen zu lernen. Auch von Anderen hörte ich schon viele Beschwerden über die Post; und es ist wahrlich eine Schmach, dafs das Vertrauen eines ehrlichen Mannes, der seinen unter die Heiligkeit des Siegels gelegten Brief einem öffentlichen Institut anvertraut, auf eine so niedrige Weise durch geheimes Nachspüren abscheulich betrogen wird. Ich habe keine Geheimnisse und, was ich schreibe, kann ich immer auch öffentlich aussprechen; aber mit diesen geheimen Nachforschungen sind Verspätungen und nicht selten selbst Unterschlagungen verbunden. Wenn dies öfters geschieht, wäre es am besten, jeden Brief vor seiner Verschliefsung dem Postamte zur Durchsicht zu übergeben. Man mag meine Briefe lesen und, wenn es beliebt, Abschrift davon nehmen, aber man soll wenigstens die Absendung nicht verzögern.«

Bis zum Jahre 1867 blieben die Dinge hinsichtlich des Briefgeheimnisses in Oesterreich ziemlich unverändert. Als man in diesem Jahre in Folge des Dualismus, der Ungarn seine Selbständigkeit wiedergab, die noch jetzt geltende Verfassungsurkunde schuf, wurde im Art. 10 ausgesprochen, dafs das Briefgeheimnifs unverletzlich sei. Zur Verwirklichung dieses Grundsatzes kam es aber erst am 6. April 1870, als man das »Gesetz zum Schutze des Briefgeheimnisses« erliefs; es hat nachfolgenden Wortlaut: §. 1. »Die absichtliche Verletzung des Geheimnisses der Briefe und anderer unter Siegel gehaltener Schriften durch widerrechtliche Eröffnung und Unterschlagung ist, insofern die Verletzung nicht unter eine strengere Bestimmung des allgemeinen Strafgesetzes fällt, als eine Uebertretung zu ahnden. Diese Uebertretung ist, wenn sie von einem Beamten oder Diener oder einer anderen im öffentlichen Dienste bestellten Person in Ausübung des Amtes oder Dienstes verübt wurde, mit Arrest bis zu sechs Monaten, aufserdem aber mit Geldstrafe bis zu fünfhundert Gulden oder mit Arrest bis zu drei Monaten zu bestrafen. Im letzteren Falle findet die strafrechtliche Verfolgung nur auf Begehren des in seinem Rechte Verletzten statt.« §. 2. »Die amtliche Beschlagnahme oder Eröffnung von

Briefen oder von anderen unter Siegel gehaltenen Schriften darf, aufser den Fällen der Hausdurchsuchung und der Verhaftung, nur auf Grund eines vom Richter erlassenen Befehls stattfinden. Der Befehl ist dem Betheiligten unter Angabe der Gründe ohne Verzug zuzustellen.« §. 3. »Die gegen die Bestimmungen des §. 2 dieses Gesetzes vorgenommene Beschlagnahme oder Eröffnung ist als eine Uebertretung mit Arrest bis zu drei Monaten zu bestrafen.« §. 4. »Durch die auf Grund des Gesestzes vom 5. Mai 1869 (Reichs-Gesetzblatt S. 66) ausgesprochene Suspension des Staats-Grundgesetzes vom 21. Dezember 1867, Nr. 142, treten die §§. 2 und 3 des gegenwärtigen Gesetzes für die Dauer der Suspension aufser Wirksamkeit.« §. 5. »Die Bestimmungen der Strafprozefsordnung über die Beschlagnahme und Eröffnung von Briefen der Beschuldigten sowie die Vorschriften der Briefpostordnung in Betreff der Behandlung unbestellbarer Briefe und die Bestimmungen der Konkursordnung in Beziehung auf die Vorschriften bei Eröffnung des Konkurses bleiben durch dieses Gesetz unberührt.« §. 6. »Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das am Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, werden der Justiz- und der Handelsminister betraut.«

Die Ausführung dieses Gesetzes stiefs auf mannigfache Schwierigkeiten und machte verschiedene Ergänzungen nothwenig, die im Verordnungsweg erfolgten. So mufste der Handelsminister, im Einvernehmen mit dem Justiz- und Finanzminister, durch Verordnung vom 12. November 1874 Zahl 36140 die Postämter anweisen, Briefe aus dem Auslande, bei welchen die begründete Vermuthung besteht, dafs sie zollpflichtige Gegenstände enthalten, dem zunächst gelegenen Zollamte zuzustellen und den Empfänger schriftlich mit der Aufforderung zu benachrichtigen, innerhalb eines bestimmten Präklusivtermins beim Zollamte zur Uebernahme zu erscheinen. Erscheint der Empfänger persönlich oder an seiner Stelle ein zur Uebernahme des Briefes Bevollmächtigter, so wird der Brief ausgefolgt, der sodann vor dem Zollbeamten zu eröffnen ist. Die darin enthaltenen Schriftstücke werden dem Erschienenen ungelesen übergeben, ebenso zollfreie Gegenstände; mit den zollpflichtigen Gegenständen wird nach Mafsgabe der Zollvorschriften verfahren. Für den Fall, dafs sich der Empfänger bis zu dem angegebenen Präklusivtermine nicht einfindet, enthält die Verordnung keine Anweisung; es kommen dann die allgemeinen Postvorschriften zur Anwendung, wonach der Brief als vom Empfänger zurückgewiesen zu betrachten und nach dem Aufgabeorte zurückzusenden ist. Eine weitere Ergänzung erfuhr das Gesetz durch die vom Handelsminister, im Einvernehmen mit dem Finanzminister, erlassene Verordnung vom 14. Mai 1880 Zahl 658, wonach Briefe aus dem Auslande, die verdächtig sind, stempelpflichtige oder verbotene Zeitungen zu enthalten, den Finanzorganen auszufolgen sind; letztere händigen die Briefe dem Empfänger nur dann aus, wenn dieser sich vorher verpflichtet, sie vor den Finanzorganen zu eröffnen. Werden stempelpflichtige oder verbotene Zeitungen darin vorgefunden, so wird nach Mafsgabe der Stempel- und Polizeiverordnungen vorgegangen. — Im Ganzen mufs anerkannt werden, dafs das Briefgeheimnifs zur Zeit in Oesterreich auf das sorgfältigste gewahrt wird. Verstöfse, die hin und wieder vorkommen, sind dem Uebereifer oder dem Unverständnifs untergeordneter Organe zuzuschreiben und werden auf das eifrigste hintangehalten.

In Ungarn hat man sich schon sehr früh mit der Wahrung des Briefgeheimnisses beschäftigt und zu dessen Schutze gesetzliche Bestimmungen geschaffen. Bekanntlich hat sich nach der Mohácser Schlacht im Jahre 1526 Siebenbürgen vom Mutterlande getrennt, und

es hat sich dort unter nationalen Fürsten, die sich eifrigst der Reformation widmeten, ein verhältnifsmäfsig reiches Kulturleben entwickelt. Die Erhaltung der ungarischen Sprache und Literatur ist zum Theil diesen Umständen zu danken. Siebenbürgens Handel und Industrie überflügelte damals das von der Türken-Invasion zerrüttete Mutterland und hatte einen ziemlich regen Briefverkehr zur Folge. Posten im heutigen Sinne des Wortes waren zwar nicht vorhanden, aber die Fürsten richteten zu Verwaltungszwecken dem römischen Cursus publicus ähnliche Verbindungen ein, deren Benutzung dem Publikum zur Vermittelung seines brieflichen Verkehrs in liberalster Weise gestattet war. Es mögen sich manche Mifsbräuche in diese unter dem Namen »Postálkodás« bekannte Einrichtung eingeschlichen haben; denn der im Jahre 1653 unter Georg Rákoczy II. in Gyulafehérvár tagende Landtag beschlofs ein Gesetz über das Briefgeheimnifs, das in der »Approbatae Constitutiones« betitelten Gesetzsammlung III. Theil 23. Titel I. Kapitel wörtlich enthalten ist und verordnet: a) Wer einen vom Fürsten erlassenen oder an diesen gerichteten Brief unbefugter Weise eröffnet oder unterschlägt, begeht eine Majestätsverletzung und ist danach zu bestrafen; b) wer einen von den Beamten des Fürsten erlassenen oder an sie gerichteten Brief unbefugter Weise eröffnet oder unterschlägt, ist vor sein kompetentes Gericht zu stellen und angemessen zu bestrafen; c) in der Regel und im allgemeinen (de ordinarie et in genere) ist auch derjenige, welcher einen von einem Landesbewohner herrührenden oder an einen solchen gerichteten Brief unbefugter Weise eröffnet oder unterschlägt, vor Gericht zu stellen und zur Bezahlung des Homagiums des Briefschreibers und der aufgelaufenen Kosten zu verurtheilen. Es wird aber hinzugesetzt, dafs die letztere Anordnung nur für Friedenszeiten und für jene Landesbewohner gilt, die nicht verdächtig sind, gegen das Vaterland zu konspiriren.

Im Mutterlande kam das Briefgeheimnifs zur Sprache, als König Karl III., Maria Theresias Vater, die Post in Ungarn neu organisirte. Der damals tagende Landtag beschlofs ein Gesetz, das auch sanktionirt wurde und in der »Corpus iuris hungarici« benannten amtlichen Gesetzsammlung als Artikel 59 vom Jahre 1723 aufgenommen ist, wonach derjenige, welcher einen fremden Brief auffängt, zurückbehält, eröffnet oder vernichtet, zur Bezahlung von einhundert Gulden zu verurtheilen und dieser Betrag wie eine offene Schuldforderung von dem Schuldigen einzutreiben ist. Dieses ganz unzweideutig abgefafste Gesetz konnte aber nicht verhindern, dafs im Laufe der Zeit auch in Ungarn das Briefgeheimnifs auf das gröblichste verletzt wurde. Schuld daran war zunächst die unklare Stellung der ungarischen Posten. Nach den Landesgesetzen sollten sie von der in Ofen residirenden königlich ungarischen Statthalterei ressortiren. Diese war aber ihrer ganzen Beschaffenheit und Einrichtung nach nicht geeignet, ein so komplizirtes Institut, wie die Post, fachgemäfs zu leiten. Zunächst beschränkte sie den Geschäftskreis der ungarischen Posten auf den Briefverkehr und überliefs die Einrichtung des sogen. Fahrpostverkehrs und die Beförderung von Baargeld, Packeten und Reisenden in Ungarn der österreichischen Postverwaltung, die sich hierzu der ungarischen Postämter bediente. Die nächste Folge war, dafs das ganze Rechnungswesen, auch das über den Briefverkehr und damit auch das Tarifwesen, an die im Schofse der österreichischen Oberstenhof-Postverwaltung eingerichtete und, was anerkannt werden mufs, musterhaft wirkende Zentral-Buchhaltung überging und die Statthalterei, unter Aufrechthaltung der formellen Selbständigkeit, stillschweigend zur einfachen Expositur- und Vermittelungsstelle der österreichischen Oberstenhof-Postverwal-

tung herabsank. Die Personalangelegenheiten der ungarischen Postbediensteten blieben wohl der Statthalterei überlassen, aber diese bequemte sich auch in diesen Angelegenheiten vollkommen den Wünschen der österreichischen Oberstenhof-Postverwaltung an, so dafs das Personal diese als ihre eigentliche vorgesetzte Behörde betrachtete und ihren Wünschen und Weisungen gern nachkam. So konnte es geschehen, dafs die Bediensteten des Prefsburger Postamts den Weisungen eines österreichischischen Polizeifunktionärs Folge leisteten, und dafs der Gesetzartikel 59 vom Jahre 1723 ganz aufser Gebrauch kam.

In Folge der Ereignisse des Jahres 1848 wurden die ungarischen Gesetze aufser Kraft gesetzt und das ungarische Postwesen auch formell mit dem österreichischen verschmolzen. Hinsichtlich der Wahrung des Briefgeheimnisses bestanden in dieser Zeitperiode keinerlei gesetzliche Bestimmungen. Im Jahre 1860 wurden dann in Folge des am 20. Oktober 1860 erlassenen, unter dem Namen »Oktober-Diplom« bekannten Aktes die österreichischen Gesetze in Ungarn aufgehoben und die früheren ungarischen Gesetze wieder in Kraft gesetzt, womit auch der Artikel 59 vom Jahre 1723 von neuem auflebte und bis zur Schaffung des zur Zeit gültigen Strafgesetzes vom Jahre 1878 in Kraft blieb, ohne dafs er aber auch nur ein einziges Mal zur Anwendung gelangt wäre.

Das jetzige Strafgesetz enthält Bestimmungen, wonach die Verletzung des Briefgeheimnisses nicht nur von Postbediensteten und nicht nur an verschlossenen, zur Post gegebenen Briefen, sondern von wem immer und auch an offenen, im Privatbesitze befindlichen Briefen begangen werden kann. Der §. 200 des Gesetzes lautet: »Derjenige Postbeamte oder Diener, welcher einen zur Post gegebenen Brief oder Packet, aufser den im Gesetze vorgesehenen Fällen, eröffnet, zurückbehält oder vernichtet, oder Anderen solches gestattet oder dazu hülfreiche Hand bietet, begeht damit das Vergehen der Verletzung des Briefgeheimnisses und ist mit Gefängnifs bis zu sechs Monaten zu bestrafen.« Im §. 202 wird weiter bestimmt, dafs der Schuldige aus dem Dienste zu entlassen ist. Der §. 327 des Gesetzes lautet: »Wer einen an eine andere Person gerichteten Brief, versiegeltes Schriftstück oder Telegramm wissentlich unbefugter Weise eröffnet oder wer sich eines an eine andere Person gerichteten, wenn auch unverschlossenen Briefes oder Telegramms bemächtigt, um dessen Inhalt zu erfahren, oder ihn (Brief, Telegramm) zu diesem Zwecke einer anderen Person unbefugter Weise übergiebt, begeht ein Vergehen und ist mit Gefängnifs bis zu acht Tagen und einer Geldbufse bis zu hundert Gulden zu bestrafen. Wer aber ein auf solche Weise zu seiner Kenntnifs gelangtes Geheimnifs veröffentlicht oder einen solchen Brief oder ein solches Telegramm benutzt, um dem Absender oder dem Empfänger Schaden zuzufügen, ist mit Gefängnifs bis zu drei Monaten und einer Geldbufse bis zu tausend Gulden zu bestrafen. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Verletzten ein.«

Obgleich sich das Postwesen in Deutschland auf wesentlich anderer Grundlage entwickelte, als in England und Frankreich, und die Post in einem beträchtlichen Theile Deutschlands bis in die neuere Zeit in Privathänden war, hat man sich doch schon sehr frühzeitig mit dem Briefgeheimnisse befafst. Schon Martin Luther erörterte diese Frage in seiner Schrift: »Von heimlichen und gestohlenen Briefen, sammt einen Psalm ausgelegt wider Herzog Georg zu Sachsen«, in der er sagt: »Kein gröfserer Briefefälscher ist auf Erden, denn wer einen frembden Brief zu eigen macht. Ich weifs wohl, dafs Georg Herzog zu Sachsen ist, und fürwahr Gott hat ihm ein fein Land gegeben. Dafs er aber Herzog über frembde Brief sollt

sein, glaube ich nicht. Wer hat Herzog Georgen die Macht gegeben, dafs er frembdes Gut bei sich behält, wider Wissen und Willen dessen so der Herr dazu ist.« (Siehe Stephan: »Geschichte der preufsischen Post«.) Auch während und zum Theil nach dem siebenjährigen Kriege zwischen Friedrich II. und Maria Theresia soll nach den Angaben Alfred Michiels in seiner »Histoire secrète du gouvernement autrichien. 1859« und »Histoire de la politique autrichienne depuis Maria Theresia. 1861« das Briefgeheimnifs auf beiden Seiten in ausgedehntem Mafse verletzt worden sein. Selbst aus verhältnifsmäfsig neuerer Zeit zeigen sich Spuren, dafs das Briefgeheimnifs nicht immer geschont worden ist. In dem in der königlichen Bibliothek zu Dresden aufbewahrten schriftlichen Nachlasse des Archäologen Bötger sollen sich Briefe des Dichters Zedlitz befinden, worin er sich darüber beschwert, dafs seine Korrespondenz von der bayerischen Post überwacht werde.

Gesetzliche Bestimmungen, das Briefgeheimnifs wenigstens theilweise zu wahren, enthält der vom Postregale handelnde VI. Theil 14. Hauptstück des Preufsischen Landrechts, welcher den Postbediensteten verbietet, anderen Personen als dem Absender und dem Adressaten Auskunft über Postsendungen zu ertheilen (Sydow: »Das Briefgeheimnifs in Stengels Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts«. 1890.) Auch im II. Theile 20. Hauptstück §. 1370 des Preufsischen Landrechts (1794) ist die Bestimmung enthalten, dafs versiegelte Briefe von unbefugten Personen nicht eröffnet werden dürfen (Olshausen: »Kommentar zum Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich.« III. Auflage. 1890). Aufserdem erliefsen auch einzelne Postverwaltungen Verordnungen zur Wahrung des Briefgeheimnisses. So hat der württembergische General-Postmeister Geismar am 10. November 1816 eine Verordnung erlassen, in der es heifst: »Se. Königl. Majestät wollen das Geheimnifs der Posten auf das Genaueste gewahrt wissen. Sämmtliche königl. Postbeamten werden angewiesen, die bereits in der Postdienst-Instruktion vom 25. April 1807 §. 6 enthaltene Vorschrift, nach welcher denselben die strengste Beobachtung des Postgeheimnisses zur unabweislichen Pflicht gemacht ist — so lieb ihnen die Erhaltung ihrer Ehre und des ihnen Allergnädigst übertragenen Postdienstes ist — auf das Genaueste zu beobachten. Die königl. Postbeamten haben in keinem Falle eine Verletzung oder gar Eröffnung der durch ihre Hände gehenden Briefe, und ebensowenig eine Aussage über die von Sr. Majestät zur Post gegegebenen oder für Sie angekommenen Korrespondenzen, an wen dieselben gerichtet waren, oder von wem dieselben herrühren, sich zu erlauben. Ebenso ist dies Geheimnifs für die Korrespondenz des Publikums ohne Unterschied zu beobachten. Der Uebertreter dieser Allerhöchsten Verordnung wird vermöge Allerhöchsten königl. Befehls zur Wissenschaft Sr. königl. Majestät gebracht und mit unfehlbar erfolgenden schärfsten Strafen belegt werden.« (Archiv für Post und Telegraphie Jahrgang 1893 S. 619.)

Als im Jahre 1848 die Reichsversammlung in Frankfurt (Main) nach belgischem Muster an die Schaffung einer Reichsverfassung ging, wurde in den Artikel 142 der Satz aufgenommen: »Das Briefgeheimnifs ist unverletzlich«, welcher Satz unverändert in den Artikel 33 der preufsischen Verfassung überging. Zur Zeit ist für den Umfang des ganzen Deutschen Reichs der § 5 des am 28. Oktober 1871 geschaffenen Reichs-Postgesetzes gültig: »Das Briefgeheimnifs ist unverletzlich. Die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Konkurs- und zivilprozessualischen Fällen nothwendigen Ausnahmen sind durch ein Reichsgesetz festzustellen. Bis zu dem Erlafs eines Reichsgesetzes werden jene Ausnahmen durch die Landesgesetze bestimmt.« — Zur Schaffung

dieses Reichsgesetzes ist es zwar nicht gekommen, die Frage wurde aber gelegentlich des Erlasses einzelner Reichsgesetze, und zwar der Reichs-Strafprozefsordnung vom 1. Februar 1877 und der Reichs-Konkursordnung vom 10. Februar 1877, für den Umfang des ganzen Reichs einheitlich gelöst, so dafs die Landesgesetze in dieser Richtung nicht mehr zur Anwendung gelangen. Im Reichs-Strafgesetze vom 26. Februar 1876 §§. 299, 354 und 358 erhielt dann der §. 5 des Reichs-Postgesetzes auch seine strafrechtliche Sanktion. Diese Paragraphen lauten: §. 299. »Wer einen verschlossenen Brief oder eine andere verschlossene Urkunde, die nicht zu seiner Kenntnifsnahme bestimmt ist, vorsätzlich und unbefugter Weise eröffnet, wird mit Geldstrafe bis zu 300 Mark oder mit Gefängnifs bis zu drei Monaten bestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.« §. 354. »Ein Postbeamter, welcher die der Post anvertrauten Briefe oder Packete in anderen, als den im Gesetze vorgesehenen Fällen eröffnet oder unterdrückt, oder einem Anderen wissentlich eine solche Handlung gestattet, oder ihm dabei wissentlich Hülfe leistet, wird mit Gefängnifs nicht unter drei Monaten bestraft.« Aufser dieser Freiheitsstrafe kann nach §. 358 auf Verlust der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter auf die Dauer von einem bis zu fünf Jahren erkannt werden. Die Zivilprozefsordnung enthält keine Bestimmung, welche die Eröffnung fremder Briefe ohne Zustimmung des Absenders oder Adressaten gestattet.

In neuerer Zeit hat die deutsche Reichsregierung in dem im vorigen Jahre (1899) dem Reichstag eingereichten, zur Zeit aber noch nicht verhandelten Gesetzentwurf über die Erweiterung des Schutzes des geistigen Eigenthums an Werken der Kunst und Literatur die Absicht kundgegeben, die ohne vorherige Genehmigung des Schreibers erfolgte Veröffentlichung von Privatbriefen unter Strafe zu stellen. Obgleich dieser Absicht politische Motive zu Grunde zu liegen scheinen und sehr gewichtige Stimmen sich dagegen ausgesprochen haben, kann doch nicht geleugnet werden, dafs ihr ein richtiger Gedanke zu Grunde liegt. Eine solche (unbefugte) Veröffentlichung mufs im günstigsten Falle, wenn sie vom Empfänger des Briefes erfolgte, als ein grober Vertrauensmifsbrauch betrachtet werden, und erfolgte sie von fremder Seite, so bildet sie zum mindesten das, was man ein Quasidelikt nennt. Bei der heutigen Gestaltung des volkswirthschaftlichen Lebens, die es mit sich bringt, dafs es kaum eine Familie giebt, die nicht ein oder mehrere Glieder in der Fremde hätte, und da nicht nur die intimsten Familienverhältnisse, sondern auch Handel, Gewerbe, ja sogar das geistige Leben zum beträchtlichen Theil im brieflichen Verkehre zur Darstellung und zum Ausdrucke gelangen, hat der Schutz dieses Verkehrs, damit sein Inhalt nicht Unberufenen zugänglich werde, eine viel höhere Bedeutung als früher. Ganz zutreffend führt Franz Liszt in seinem Lehrbuche des deutschen Staatsrechts (1888) S. 368 aus, dafs die freie Bethätigung des Willens gehemmt und gefährdet wird, wenn unberufenen dritten Personen Einblick in den brieflichen Verkehr gestattet wird; und Ed. Pouillet sagt in seinem: »Traité théorique et pratique de la propriété littéraire«, Paris 1879, dafs dem Verfasser eines Briefes allein das Recht zusteht, den Inhalt ohne weitere Genehmigung veröffentlichen zu lassen, unter der Bedingung aber, dafs die Veröffentlichung dem Adressaten weder materiellen noch moralischen Schaden zufügt. Rousseau hebt in seinem: »Traité de la correspondance par lettres missives« (Paris 1877) hervor, dafs die Ausübung dieses Rechtes (der Veröffentlichung durch den Autor des Briefes) nicht zum Mifsbrauch ausarten und indiskret oder illoyal sein dürfe, in welchem Falle dem Veröffentlicher mit Recht eine Schadenersatzpflicht oder sogar eine entehrende

Strafe treffen könnte. Die italienische Gesetzgebung folgte daher einer richtigen Eingebung, als sie die vom Empfänger erfolgte, nicht autorisirte Veröffentlichung eines Briefes unter Strafe stellte; auch die französische Regieruug hat schon vor einigen Jahren (im Jahre 1894 oder 1895) der Kammer einen Gesetzentwurf eingereicht, der ähnliche Bestimmungen enthielt, aber bisher nicht zur Verhandlung gelangte. Es ist daher völlig gerechtfertigt, wenn der Veröffentlichung von Privatbriefen ohne vorherige Genehmigung des Briefschreibers ein Riegel vorgeschoben wird. Eine Ausnahme von dieser Regel dürfte nur dann zulässig sein, wenn die Veröffentlichung in Wahrnehmung berechtigter Interessen erfolgt.

Wenn man das vorgeführte Material überblickt, mufs die grofse Mannigfaltigkeit der zum Schutze des Briefgeheimnisses getroffenen gesetzlichen Bestimmungen in die Augen fallen. Die einen schützen nur die zur Post gegebenen Briefe, und nur so lange, als sie im Gewahrsam der Post sind oder als noch darin befindlich betrachtet werden können (Frankreich, Belgien, Niederlande, England, Nordamerika); die anderen dehnen diesen Schutz auch auf solche Briefe aus, die bei der Post gar nicht aufgegeben waren oder dem rechtmäfsigen Empfänger schon zugestellt worden sind (Italien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rufsland, Oesterreich, Ungarn, Deutschland). Die einen beschränken den strafrechtlichen Schutz hinsichtlich der öffentlichen Beamten nur gegenüber den Postbediensteten (England, Nordamerika, Italien, Dänemark, Ungarn, Deutschland); die anderen dehnen ihn auch gegenüber sonstigen Staatsfunktionären aus (Frankreich, Belgien, Niederlande, Schweden, Norwegen, Rufsland, Oesterreich). Im Gegensatze dazu spricht England den Ministern und dem Lord-Leutnant von Irland ausdrücklich das Recht zu, der Post anvertraute fremde Briefe zu eröffnen. Wieder andere Staaten dehnen den Schutz auch gegenüber Privatpersonen, manche sogar auf unverschlossene Briefe aus (Belgien, Italien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rufsland, Oesterreich, Ungarn und Deutschand). Die Annahme wäre aber nicht zutreffend, dafs das Briefgeheimnifs in Ländern, die es gegenüber Privatpersonen strafrechtlich nicht schützen, diesen gegenüber gänzlich preisgegeben sei. Fremde Briefe und Schriften überhaupt geniefsen dort unter verschiedenen Titeln, z. B. Vertrauensmifsbrauch, illoyale Konkurrenz u. m. dergl., einen zivilrechtlichen Schutz, der oft viel wirksamer ist, als der strafrechtliche.

Wenn wir nunmehr an die Erörterung der eingangs aufgestellten Fragen schreiten, so mufs bemerkt werden, dafs die Begriffsbestimmung des Wortes »Brief« schon oft versucht, aber noch nicht gefunden worden ist. Von dem engbegrenzten Standpunkte des Postregals aus war sie leicht festzusetzen, aber diese Festsetzung und auch die Grenze, welche der Sprachgebrauch dem Worte giebt, genügen den Anforderungen des praktischen Lebens nicht, von denen aus sie viel weiter gefafst werden mufs. Das deutsche Reichsgericht, I. Strafsenat, hat zwar mit Erkenntnifs vom 8. Dezember 1879 den Begriff des Briefes dahin festgesetzt, dafs darunter jede, statt des mündlichen Verkehrs, an eine bestimmte Person gerichtete schriftliche Mittheilung, ob in offener oder geschlossener Form, zu verstehen sei (s. Olshausen, »Kommentar zum deutschen Strafgesetz«). Aber es scheint, dafs auch diese Feststellung den Begriff nicht erschöpft. Wie ist es zu halten, wenn diese Mittheilung aus einem gedruckten oder auf einem Vervielfältigungsapparate hergestellten Blatte besteht; oder wenn, wie es schon vorgekommen ist, der abwesenden Person in einem geschlossenen Umschlag ein leeres Blatt Papier übersendet wird, welches den Empfänger über eine verabredete Nach-

richt oder ein eingetroffenes oder unterbliebenes Ereignifs unterrichtet? Die Sendung hat in diesem Falle alle äufseren Merkmale eines Briefes, und und der allgemeine Sprachgebrauch gesteht ihr auch diese Eigenschaft zu. Soll sie, weil sie nichts Schriftliches enthält, deshalb vom Schutze ausgeschlossen sein? Wir glauben nicht, sind vielmehr der Meinung, dafs nicht nur solche den mündlichen Verkehr ergänzende Mittheilungen, sondern auch solche intime schriftliche Aufzeichnungen, die man für sich selbst fertigt und, sei es nun für immer oder für eine gewisse Zeit, für sich behalten will, ferner verschiedene Urkunden, letztwillige Verfügungen u. dgl. den Briefen beizuzählen sind.

Einem ungarischen Gerichte lag die Frage zur Entscheidung vor, ob das Duplum eines Briefes — es handelte sich um eine kaufmännische Korrespondenz, von welcher der Absender nach dem Handelsgesetz einen Abdruck zurückzubehalten verpflichtet ist — als Brief betrachtet werden könne. Das Gericht verneinte die Frage, weil die strafrechtliche Hermeneutik die engste Auslegung der im Gesetz enthaltenen Begriffsbestimmungen erheische, und da im Gesetze nur die Ausdrücke »Brief oder Telegramm oder versiegelte Schrift« vorkommen, brauchte der Beschuldigte nicht das Bewufstsein zu haben, dafs er mit der Mittheilung des Inhalts des offenen Duplums des Briefes eine sträfliche That begehe. Wir glauben nicht, dafs diese Entscheidung, die leider nicht zur Kognition der Appellinstanzen gelangte, dem Geiste und dem Sinne des Gesetzes entspricht; denn nicht um die Form, in welcher der Brief geschrieben ist, handelt es sich, sondern um die Mittheilungen selbst, die in dem Duplum enthalten waren, und diese bilden das Wesentliche, das für den Schreiber oder für den Empfänger von höchster Wichtigkeit und, wenn sie Unberufenen zur Kenntnifs gelangen, von gröfstem Nachtheile sein kann.

Von diesem Standpunkt aus wird nicht in Abrede gestellt werden können, dafs schriftliche Mittheilungen auf Postkarten oder auf den Abschnitten von Postanweisungen, Postbegleitadressen, ferner Mittheilungen, die — sei es verschlossen oder unverschlossen — durch besondere Boten gesendet werden, ja sogar handschriftlich ausgefüllte Formulare, soweit es sich um das Briefgeheimnifs handelt, als briefliche Mittheilungen zu betrachten und mit anderen Schriften, deren Inhalt der Schreiber oder Besitzer für sich oder nur für bestimmte Personen behalten will, unter den allgemeinen Begriff »Brief« zusammenzufassen und vor der unbefugten Kenntnifsnahme solcher zu schützen sind, die sich absichtlich und unter Anwendung von List in sie Einblick verschaffen wollen.

Einige Strafrechtlehrer (Löwe, John, Stenglin u. a.) sind der Ansicht, dafs die der Post unverschlossen anvertrauten schriftlichen Mittheilungen nur durch die administrativen Verfügungen der Post geschützt seien und, wenn ihr Inhalt weiter gegeben wird, dies im Disziplinarwege zu ahnden sei. Dieser Schutz wäre unserer Ansicht nach ungenügend, weil er sich nur auf solche Verletzungen erstrecken würde, welche von Postbediensteten begangen werden, während die Erfahrungen lehren, dafs das Briefgeheimnifs am seltensten von Postbediensteten verletzt wird. Abbegg sagt (»Neues Archiv des Kriminal-Rechts«, Band 26): »Das Geheimnifs des Briefes liegt nicht im Siegel; auch wenn dies erbrochen ist, mufs der Inhalt geschützt werden.«

Noch wäre der Begriff »verschlossen« zu erörtern. Anfänglich hiefs es überall »versiegelt«, und noch jetzt bedienen sich viele Gesetzgebungen dieses Ausdrucks. Man ist aber überall darüber einig, dafs Briefe und Schriften als verschlossen zu betrachten sind, wenn sie nach dem heute überwiegenden Gebrauch auch nur einfach zugeklebt sind. Schwieriger wird die Frage,

wenn Briefe oder Schriften in einer Tasche oder Kassette, in einem Schranke oder einer Schublade versperrt sind. Franz Liszt meint in seinem »Lehrbuch des deutschen Strafrechts«, dafs ein Schriftstück verschlossen sei, wenn die Einsichtnahme nur nach Ueberwindung gewisser Hindernisse möglich sei. J. Kohler meint dagegen in seiner sehr gediegenen Schrift »Das Recht an Briefen« (Archiv für bürg. Recht 1893): solche Schriften seien nur dann als verschlossen zu betrachten, wenn sie sich unter Geheimverschlufs befänden; in Taschen, Schränken, Schubladen einfach versperrte Schriften seien als unverschlossen anzusehen. Ein Gericht, dem diese Frage vorlag, entschied, dafs ein Schriftstück nur dann als verschlossen bezeichnet werden könne, wenn zur Einsichtnahme die Verletzung eines Bestandtheils des Schriftstücks, wozu auch der Umschlag zu zählen sei, nöthig werde. Auch J. Kohler scheint dieser Meinung zu sein, da er annimmt, dafs Briefe, welche in Packeten eingeschlossen sind, deren Verschlufs auch wegen ihres anderweitigen Inhalts nöthig war, nicht als Briefe zu betrachten seien. Wir können uns dieser Ansicht nicht anschliefsen und sind der Meinung, dafs derjenige, welcher ein Schriftstück in eine versperrte Tasche oder Schublade einschlofs, seine Absicht unzweideutig dargethan hat, das Schriftstück fremden Augen zu entziehen, und hierzu geeignete Mafsnahmen ergriffen hat; es mufste also ebenso geschützt werden, als ob er das Schriftstück unter Umschlag gelegt und diesen zugeklebt hätte. Künstlich gefaltete oder in offenen Umschlag gelegte oder nur einfach zugeschnürte Schriftstücke sind allerdings nicht als verschlossen anzusehen.

Wenn wir an die Erörterung der Frage schreiten: wer ist als rechtmäfsiger Eigenthümer eines Briefes zu betrachten, und wie weit reichen seine Befugnisse? — so mufs zwischen Geschäftsbriefen und anderen Briefen streng unterschieden werden. Es giebt dann noch eine Kategorie von Briefen, die nur uneigentlich den Geschäftsbriefen zuzuzählen ist, auf die aber alles zur Anwendung kommt, was für Geschäftsbriefe zutrifft: es sind dies amtliche, an die Person des Vorstandes oder seines Stellvertreters gerichtete Briefe; dann Briefe, welche der Bevollmächtigte in Angelegenheiten des Vollmachtgebers, der Vormund in Angelegenheiten des Mündels, der Gutsverwalter in Angelegenheiten des von ihm verwalteten Gutes u. dgl. m. erhält. In allen solchen Fällen ist der eigentliche Empfänger nicht die auf dem Umschlage genannte Person, sondern das Amt, der Vollmachtgeber, Mündel, Gutsherr u. s. w. Eine Ausnahme bilden nur Briefe, die persönliche Angelegenheiten des Adressaten, z. B. Ernennung, Anerkennung, Auszeichnung, Ausstellung, Betrauung mit besonderen Angelegenheiten, Regelung der Bezüge u. dgl., betreffen. Solche Schriftstücke werden Eigenthum des Adressaten. Briefe, welche der Rechtsanwalt oder öffentliche Notar in Angelegenheiten seiner Klienten erhält, bleiben wohl als Bestandtheile des Anwalts oder Notariats-Archivs in Verwahrung des Anwalts oder Notars, werden aber nicht zu seinem Eigenthume; den Klienten steht, wann immer, das Recht zu, sich davon legalisirte Abschriften zu verschaffen. In der Rechtsliteratur findet weiter eine Unterscheidung zwischen den materiellen oder vielmehr körperlichen Bestandtheilen, dem Papier, auf welches der Brief geschrieben ist, und den geistigen Bestandtheilen, dem Inhalte, statt. (Siehe Merkel: »Eigenthum an Briefen«, im Holzendorffschen Rechtslexikon.)

Bei Geschäfts- und diesen beizuzählenden Briefen, die gewissermafsen den Charakter von Urkunden annehmen, erwirkt der Empfänger oder derjenige, welcher als solcher zu betrachten ist, volles Eigenthum, sowohl des körperlichen als des geisti-

gen Bestandtheils des Briefes. Das Handelsgesetz verpflichtet sogar den Empfänger, solche Briefe eine gewisse Zeit hindurch (gewöhnlich 10 Jahre) aufzubewahren. Bei den anderen Briefen erwirkt der Empfänger wohl das volle Eigenthum an den körperlichen Bestandtheilen, nicht aber an den geistigen Bestandtheilen, dem Inhalte, über den er nur, wie dies im italienischen Strafgesetze bereits ausgesprochen ist, im Einvernehmen mit dem Briefschreiber verfügen kann.

Es entsteht hier die Frage, ob der Empfänger auch dann das Eigenthum an den körperlichen Bestandtheilen des Briefes erwirbt, wenn der Briefschreiber die Zurücksendung des Briefes in diesem ausdrücklich verlangt. Im römischen Rechte (Dig. lib. XLVII, Tit. II, l. 14 §. 17) findet sich wohl die Stelle: »quo si ita misi epistolam, ut mihi remitatur, dominium ejum meum manet, quia ejus nolui amittere ad transferre dominium«; aber diese Rechtsregel wäre in unserer Zeit nur dann zur Geltung zu bringen, wenn der Briefschreiber sich vorher vom Empfänger die bindende Versicherung verschafft hat, dafs dieser dem Verlangen nachkommen wird. Es gab eine Zeit — und es ist noch gar nicht so lange her —, in welcher gewisse Geschäfte aus den Adrefsbüchern sich Namen herausschrieben und deren Trägern Briefe mit Loosen, Promessen, Broschüren, Reproduktionen kleinerer Bilder u. dgl. mit der Bitte übersandten, entweder den Preis zu entrichten oder die Waare zurückzusenden. Es wurde dieser Gebrauch zu einer wahren Belästigung der wohlhabenderen Klassen, bis endlich die Gerichte, wenigstens in Ungarn, ihr Einhalt boten durch den Ausspruch, dafs Niemand ohne seine Zustimmung zur Zurücksendung einer nicht erbetenen Zusendung verpflichtet werden könne, worauf dann nach und nach diese Belästigung sich verringerte. Nicht anders verhält es sich mit dem Verlangen des Briefschreibers, dafs ein Brief gleich nach Empfang vernichtet oder, im Gegentheil, aufbewahrt werden solle. Es sind das, selbst wenn sie im Briefe in peremtorischer Form gestellt worden sind, nichts anderes als unverbindliche Wünsche, deren Erfüllung dem Ermessen des Empfängers anheimgegeben ist. Es giebt wohl Fälle, in welchen die Wohlanständigkeit dem Empfänger gebietet, erhaltene Briefe, auch wenn deren Zurückstellung vorher nicht verlangt worden war, dem Briefschreiber zurückzugeben, aber rechtlich erzwingen läfst sich das nicht.

Die Auffassung: dafs das Eigenthum an Briefen verschieden an seinen körperlichen und verschieden an seinen geistigen Bestandtheilen sei, ist übrigens nicht neu. Als der englische Dichter Pope im Jahre 1740 einen gewissen Curl gerichtlich belangte, weil er die von Pope an ihn gerichteten Briefe publiziren wollte, entschied der damalige Lordkanzler Hardwight: »Es ist ein Irrthum, anzunehmen, dafs der Schreiber eines Briefes dem Empfänger mit dem Briefe ein Geschenk für alle Zwecke gemacht habe. Er hat das Papier hingegeben, die Worte, die darauf geschrieben stehen, sind nicht unbedingt gegeben. Der Empfänger hat daran blos ein besonderes oder begrenztes Eigenthum; das Recht, sie bekannt zu machen, verbleibt dem Briefschreiber« (siehe James Paterson: »The liberty of the Press.« London 1880). In einem anderen Falle (Percival v. Phypps) wurde aber ausgesprochen, dafs, wenn der Schreiber eines Briefes den Empfänger in eine solche Lage bringe, dafs er seine berechtigten Interessen nur durch die Veröffentlichung des Briefes wahren könne, angenommen werden müsse, dafs der Briefschreiber damit dem Empfänger das Recht zur Veröffentlichung stillschweigend zugestanden habe.

Die Auffassung von dem besonderen Eigenthum an den verschiedenen Bestandtheilen des Briefes

besteht auch in Frankreich und in Deutschland. Als Emil Girardin die Briefe herausgeben wollte, die B. Constant an Frau von Récamier schrieb und deren Abschriften die letztere einer Freundin mit dem Auftrag übergab, sie nach ihrem (Récamiers) Ableben veröffentlichen zu lassen, verbot auf Einschreiten der Erben B. Constants das Tribunal de la Seine durch Erkenntnifs vom 8. August 1848 die Herausgabe, welches Verbot vom Appellhofe durch Erkenntnifs vom 10. November 1850 bestätigt wurde. Verwickelter gestaltete sich ein derartiger Fall in Deutschland. Ein Universitäts-Hörer verbrachte seine Ferien auf dem Lande bei Verwandten und fand dort im Jahre 1867 auf dem Boden unter altem Gerümpel ein Packet Briefe, die Peter v. Cornelius in seiner Jugendzeit geschrieben hatte. Die Briefe erschienen dem Finder so interessant, dafs er sich zu deren Herausgabe entschlofs. Als die Erben P. v. Cornelius' Kunde von den Briefen erhielten, erhoben sie Widerspruch gegen die Veröffentlichung, die denn auch untersagt wurde (siehe Klosterman, R., »Das geistige Eigenthum an Briefen.« Berlin 1867). Der Fall ist auch darum interessant, weil sich an ihn die Frage der Verjährung knüpft. Sie ist in dem vorliegenden Falle wohl nicht entschieden worden, es dürfte aber kaum ein Zweifel darüber sein, dafs sie mit jener an geistigem Eigenthume zusammenfällt. Merkel (a. a. Orte) meint zwar, dafs Briefe als Geistesprodukte nur dann Schutz geniefsen, wenn sie dem literarischen Verkehr anzugehören fähig sind. Aber wer will die Grenzen ziehen, wo diese Fähigkeit beginnt? Nicht selten liegt sie nicht im Inhalte, sondern in der Person des Schreibers oder Empfängers oder in anderen Umständen.

Uebergehend auf die Frage: Wie weit erstreckt sich das Briefgeheimnifs; ob nur auf den Inhalt eines Briefes oder auch darauf, dafs zwischen zwei bestimmten Personen ein Briefwechsel stattfindet, oder auch schon darauf, ob Jemand einen Brief erhalten oder abgesendet hat? — so ist zu bemerken, dafs es sich in dieser Frage nur um Postbedienstete handelt. Wie aus dem eingangs angeführten Wortlaute verschiedener Strafgesetze hervorgeht, ist nur im §. 162 des italienischen Strafgesetzes den Postbediensteten ausdrücklich verboten, von vorhandenen Briefen anderen Personen als dem Adressaten Kenntnifs zu geben. Auch das belgische Postgesetz vom 30. Mai 1879 verbietet den Postbediensteten in seinem §. 54 solche Mittheilungen (les agents des postes qui auront révélé l'existence ou le contenu d'une lettre, d'une carte postale, ou de tout autre envoi confié à leurs soins, hors les cas où la loi les y oblige, seront punis d'un emprisonnement de quinze jours à un mois ou d'une amende de 26 frcs. à 500 frcs.). In Deutschland hat die im Preufsischen All. Landrecht Theil II Titel 15 Abschnitt 4 enthaltene Postordnung (§. 204) den Postbediensteten solche Mittheilungen verboten, und namhafte Staats- und Strafrechtslehrer, wie Schwarze, Laband, Löning, sind der Ansicht, dafs solche Mittheilungen strafrechtlich zu ahnden seien, während andere ebenfalls namhafte Strafrechtslehrer die Ansicht verfechten, dafs solche Mittheilungen nur eine Verletzung der Dienstvorschriften bilden und daher nur disziplinarisch geahndet werden können. Der Unterschied in den beiden Ansichten zeigt sich darin, dafs, im Falle solche Mittheilungen strafrechtlich zu ahnden sind, die Post auch den Behörden nur in solchen Fällen Auskunft über fremde Postsendungen geben darf, in denen sie vom Gesetz ausdrücklich dazu verpflichtet wird, während im anderen Falle jede Behörde berechtigt ist, solche Auskunft innerhalb ihres Wirkungskreises von der Post zu verlangen und zu erhalten. Das preufsische Obertribunal hat übrigens in einem Falle ausgesprochen, dafs Postbeamte nicht befugt seien, mitzutheilen, dafs

Briefe an Jemanden angekommen sind, oder dafs auf einem Briefe die Wohnung des Empfängers in einer bestimmten Weise angegeben war (siehe Oppenhof, Rechtsprechung, II. Band Seite 265). Wenn Analogien herbeigezogen werden dürfen, so sei erwähnt, dafs im §. 8 des deutschen Telegraphen-Gesetzes vom 6. April 1892 ausdrücklich hervorgehoben ist, dafs das Telegraphengeheimnifs sich auch darauf erstreckt, ob und zwischen welchen Personen telegraphische Mittheilungen stattgefunden haben.

Das Gefühl für die Wahrung des Briefgeheimnisses ist in unseren Tagen so rege, dafs es kaum eine Postverwaltung giebt, die nicht bestrebt wäre, Lücken der bezüglichen Gesetze in ihren Dienstanweisungen auszufüllen und ihren Organen auf das nachdrücklichste zu verbieten, anderen Personen als dem Aufgeber oder dem Adressaten Auskünft über Postsendungen zu geben. Man kann sogar sagen, dafs die eine oder andere Postverwaltung darin etwas zu weit gegangen ist. Die belgische Verwaltung z. B. verbietet in einer Anweisung vom Jahre 1865 den Postbediensteten, dem Adressaten mitzutheilen, wer der Aufgeber einer noch in ihrer Verwahrung befindlichen Postsendung sei, wenn der Aufgeber hierzu nicht vorher seine Zustimmung gegeben hat; und doch hängt es in vielen Fällen von dieser Auskunft ab, ob der Adressat die Sendung annimmt oder zurückweist. In jenen Ländern, die noch nicht in die Lage kamen, den Landbriefträgerdienst einzuführen, ist die strikte Einhaltung der Regel, dafs die Postbediensteten dritten Personen über angelangte Postsendungen nicht Mittheilung machen dürfen, gar nicht durchführbar; sie würde nicht nur die Bewohner, an deren Wohnorte sich kein Postamt befindet, sondern auch den Postverkehr überhaupt empfindlich schädigen.

Hinsichtlich der Frage: Wer hat das Briefgeheimnifs zu wahren? — verpflichten die Gesetze ausnahmslos in erster Linie die Postbediensteten, einige auch andere Staatsbedienstete und nur wenige auch Privatpersonen. Wo im Gesetz andere Staatsbedienstete nicht genannt sind als diejenigen der Post, wird das Briefgeheimnifs gegenüber den anderen Staatsbediensteten wohl nur durch die Bestimmungen über das Amtsgeheimnifs und die Anordnungen der Strafprozefsordnung geschützt sein. Privatpersonen können dort, wo sie im Gesetze nicht ausdrücklich genannt sind, höchstens als Mitschuldige oder Anstifter, wenn Postbedienstete das Briefgeheimnifs verletzt haben, strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Der französische Kassationshof hat in einem Falle mit Erkenntnifs vom 8. Januar 1863 ausgesprochen: »Diese That (Verletzung des Briefgeheimnisses durch eine Privatperson), begangen von wem immer — mit Ausnahme von Staatsbediensteten — bildet kein Vergehen und ist unter jene unsittlichen (immoral) Handlungen einzureihen, welche das Gesetz nicht bestrafen wollte« (siehe Michel: »Vademecum des officiers de polices judiciaires,« Paris 1888). Ferner hat das Tribunal correctionnel de la Seine mit Erkenntnifs vom 3. Mai 1889 ausgeführt, dafs die Verletzung des Briefgeheimnisses durch Privatpersonen als Quasidelikt anzusehen sei, das zwar strafrechtlich nicht geahndet werden könne, aber Anspruch auf Schadenersatz begründe.

In solchen Ländern, in denen das Gesetz auch Privatpersonen zur Wahrung des Briefgeheimnisses, selbst jenes offener Briefe, verpflichtet, wie in Italien und Ungarn, ergiebt sich die Frage, wie es mit dem Inhalte solcher Briefe zu halten sei, die irrthümlich in fremde Hände gelangen oder irgendwo gefunden werden. Dort, wo der Inhalt offener Briefe nicht ausdrücklich unter Schutz gestellt ist, wird es wohl nur der Wohlanständigkeit überlassen sein, von dem Inhalte solcher Briefe anderen Per-

sonen keine Mittheilungen zu machen. Wohl aber müssen alsdann die Briefe dem rechtmäfsigen Eigenthümer zugestellt werden. Ueber die gebotene Behandlung derartiger Briefe hat sich der französische Kassationshof in seinem Erkenntnisse vom 3. Mai 1875 in sehr bemerkenswerther Weise ausgesprochen, indem er ausführte: Wenn ein Brief irrthümlich zugestellt worden ist oder verloren oder entwendet wurde, kann derjenige, welcher den Brief erhalten, gefunden oder selbst entwendet oder von anderen hat entwenden lassen, durch die Thatsache, dafs er sich im Besitze des Briefes befindet, nicht als Eigenthümer betrachtet werden. Mit solchen Briefen mufs ebenso vorgegangen werden wie mit irgendwelchem anderen irrthümlich abgegebenen oder gefundenen Gegenstande. Das Gesetz und der gesunde Menschenverstand (bon sens) gebieten, dafs dergleichen Gegenstände dem Eigenthümer zugestellt oder, wenn dieser unbekannt ist oder wenn der Finder zu diesem nicht in Berührung treten will, der Behörde übergeben werden, die zur Aufbewahrung solcher Gegenstände und Ermittelung der rechtmäfsigen Eigenthümer zuständig ist.

Wir gelangen nun zur Erörterung der Frage: Wenn eine Verletzung des Briefgeheimnisses stattgefunden hat, wem steht das Beschwerderecht zu; nur dem Empfänger oder nur dem Absender oder beiden oder auch dritten Personen? Viele sind der Ansicht, dafs, wenn die Verletzung vor der Absendung des Briefes stattfand, nur dem Schreiber, nach der Absendung dem Schreiber und dem Empfänger des Briefes das Beschwerderecht zustehe, dem Empfänger in diesem Falle darum, weil er über die für ihn aufgegebenen, aber noch nicht zugestellten Briefe vom Momente der Aufgabe an ein gewisses Verfügungsrecht erlange. Er kann seine Briefe schon unterwegs übernehmen, wenn er dazu Gelegenheit hat, kann sie nach anderen als auf dem Umschlag angegebenen Orten leiten lassen, auch darf er dritte Personen zur Uebernahme und Eröffnung seiner Briefe ermächtigen. Nach erfolgter Zustellung gestehen viele nur mehr dem Empfänger das Beschwerderecht zu; dritten Personen wird es von den Wenigsten eingeräumt. Wenn der Zweck des Briefgeheimnisses: nicht zu gestatten, dafs fremde Personen sich unbefugter Weise in die Angelegenheiten Anderer gegen deren Willen eindrängen, ins Auge gefafst wird, so erscheint der Moment der erfolgten Verletzung hinsichtlich des Beschwerderechts wohl ganz irrelevant, und es wird nicht nur dem Absender und Empfänger, sondern auch solchen dritten Personen das Beschwerderecht zugesprochen werden müssen, deren berechtigte Interessen durch die Verletzung geschädigt wurden. Alles, was hierbei verlangt werden mufs, ist, dafs, wenn Mehrere Beschwerde erheben wollen, dies zugleich zu geschehen hat, da Niemand für ein und dasselbe Vergehen zwei Mal bestraft werden darf. Es kann vielleicht eingewendet werden, dafs das Vergehen der Verletzung des Briefgeheimnisses schon begangen sei, wenn ein Brief von einer wissentlich unbefugten Person eröffnet worden ist, auch wenn diese von dem Inhalte nicht Kenntnifs genommen und ihn nicht weiter verbreitet hat. Aber auch in einem solchen Falle oder wenn ein Brief, bevor er dem richtigen Empfänger zugekommen ist, böswilliger oder absichtlicher Weise zerrissen oder vernichtet worden ist, kann eine schwere Schädigung sowohl des Absenders als des Adressaten wie auch dritter Personen vorliegen, die strafrechtliche Ahndung verdient. Staatsanwalt Klebs, der diese Frage in Goltdammers Archiv für gemeines und preufsisches Staatsrecht Band XIX Seite 571 behandelt, sagt: »Jeder, dessen selbständiges Interesse durch die Strafthat beeinträchtigt worden ist, ist der Verletzte.« Er folgert hieraus, dafs ihm auch das Antragerecht zustehen mufs, obgleich Goltdammer

das bestreitet. Es mögen Zweifel darüber entstehen, ob die von dritten Personen vorgenommene blose Vernichtung eines Briefes ohne vorherige Eröffnung oder Kenntnifsnahme vom Inhalt eine Verletzung des Briefgeheimnisses bilde und ob eine solche That nicht als böswillige Beschädigung fremden Eigenthums zu betrachten sei. Demgegenüber pflegt eingewendet zu werden, dafs Briefe keine Vermögenstheile bilden. Die Folge ist, dafs unter solchen Zweifeln oft sehr böswillige Handlungen ungeahndet bleiben und anderen Personen schwerer Schaden zugefügt wird, für den sie keine Genugthuung finden können. Wir sind der Ansicht, dafs eine derartige böswillige oder absichtliche Vernichtung eines fremden Briefes, wenn kein schwerer zu ahndendes Vergehen vorliegt, zum mindesten als Verletzung des Briefgeheimnisses verfolgt werden müfste, weil dem Adressaten die Kenntnifsnahme des Inhalts vorenthalten worden ist.

Weiter kann eingewendet werden, dafs, wenn die Interessen dritter Personen durch die Verletzung des Briefgeheimnisses eine Schädigung erfahren haben, die Beschwerde unter anderen Titeln, z. B. der Ehrenbeleidigung, Verleumdung, des Schadenersatzes u. s. w., zu erheben sei. Es giebt aber im praktischen Leben viele solche Fälle, in denen ein anderer Titel wie der der Verletzung des Briefgeheimnisses nicht zu finden ist. Dem Schreiber dieser Zeilen sind Fälle bekannt, in denen durch die Verletzung des Briefgeheimnisses die durch Jahre hindurch bestandene Freundschaft zweier Familien, zum grofsen Nachtheile beider, in bittere Feindschaft verwandelt wurde; dafs das friedliche Zusammenleben zweier Eheleute in solcher Weise getrübt wurde, dafs sie schliefslich stillschweigend aus einander gingen; dafs eine in Aussicht genommene, voraussichtlich für beide Theile vortheilhafte Ehe unterblieb u. dergl. mehr. Aus alledem geht hervor, dafs unter bestimmten Verhältnissen auch dritten Personen das Beschwerderecht zugestanden werden sollte. Es giebt ja viele Briefe, deren Inhalt weder die Interessen des Absenders noch des Empfängers, sondern ausschliefslich jene dritter Personen betrifft, die wegen dieses Umstandes allein nicht schutzlos gelassen werden sollten. Allerdings darf dabei nicht so weit gegangen werden, dafs die Unbefangenheit des täglichen Verkehrs darunter leidet; aber es wird nicht zu schwer sein, die richtige Linie zu finden und in konkreten Fällen die böse Absicht zu beweisen, ohne die es eine strafrechtliche Verurtheilung nicht giebt.

Hinsichtlich der letzten der aufgestellten Fragen: in welchen Fällen können geschlossene Briefe von dritten Personen eröffnet werden, ohne dafs eine Verletzung des Briefgeheimnisses stattgefunden hat? — ist von vornherein zu bemerken, dafs die Eröffnung von Briefen durch hierzu Bevollmächtigte so zu erachten ist, als ob die auf dem Umschlage genannte Person die Eröffnung selbst vorgenommen hätte. Eine solche Bevollmächtigung ist höchstens bei denjenigen amtlichen Briefen ausgeschlossen, welche der Uebergeordnete an Nachgeordnete richtet und welche den amtlichen Vermerk tragen: eigenhändig, oder erst nach Verlauf einer bestimmten Zeit, oder nach Eintritt eines bestimmten Ereignisses zu eröffnen. Solche Vermerke haben den Charakter amtlicher Befehle, welchen der Nachgeordnete Folge zu leisten hat. In Fällen strafrechtlicher Untersuchungen sowie in Konkursfällen bestimmen die betreffenden Strafprozefs- und Konkursordnungen, wann und unter welchen Umständen Briefe in Beschlag genommen und von dritten Personen eröffnet werden dürfen. Es würde zu weit führen und fällt aufser den Rahmen dieser kleinen Arbeit, die Abweichungen der verschiedenen Strafprozefs- und Konkursordnungen zu erörtern. Nur so viel sei bemerkt, dafs sich, selbst in den Gesetzen der etwas zurückgebliebenen Länder, das Bestreben kund giebt, das Brief-

geheimnifs thunlichst zu wahren und mit der Beschlagnahme und Eröffnung von Briefen und versiegelten Schriften nur im Falle der gröfsten Nothwendigkeit und mit äufserster Behutsamkeit vorzugehen. Wenn dergleichen Gesetze vielleicht auch nicht immer auf das genaueste befolgt werden, so ist doch wenigstens die Anerkennung der Wichtigkeit des Briefgeheimnisses vorhanden, dessen Geist sich mit der Zeit gewifs immer mehr durchringen wird. Briefe an Personen in Untersuchungshaft werden in der Regel vorher vom Untersuchungsrichter eröffnet und auf ihren Inhalt geprüft, ob sie ohne Schädigung des Zweckes der Untersuchung dem Häftling übergeben werden können. Ebenso müssen Briefe, die von Personen in Untersuchungshaft herrühren, dem Untersuchungsrichter zur Prüfung des Inhalts vorgelegt werden. Eine Ausnahme wird in den meisten Strafprozefsordnungen nur für solche Briefe gemacht, welche der in Untersuchungshaft Befindliche mit seinem Rechtsbeistande (Vertheidiger) wechselt. Briefe an Personen, die eine Freiheitsstrafe verbüfsen, sowie Briefe, welche von solchen Personen herrühren, werden nach den verschiedenen Gefängnifsordnungen behandelt. Gewöhnlich sind Briefe an Personen, die eine Kerker- oder Zuchthausstrafe verbüfsen, sowie Briefe, die von solchen Personen herrühren, vor der Zustellung oder Absendung von der Gefängnifsverwaltung auf ihren Inhalt zu kontroliren. Manche Gefängnifsordnung enthält die Bestimmung, dafs Briefe, welche der Gefangene an die vorgesetzte Behörde der Gefängnifsverwaltung richtet, dieser Behörde ohne vorherige Kontrole verschlossen vorzulegen sind. Briefe an Gefangene, die zu einer nicht diffamirenden Festungs- oder Gefängnifsstrafe verurtheilt sind, sowie Briefe, die von solchen Gefangenen herrühren, müssen in der Regel ohne vorherige Kontrole des Inhalts verschlossen zugestellt oder abgesendet werden.

Die Postordnungen enthalten fast ausnahmslos die Bestimmung, dafs verschlossene Briefe aus dem Auslande, soweit sie offenbar zollpflichtige Gegenstände enthalten, den Zollämtern zuzustellen und von diesen zu eröffnen sind. Manche der Vorschriften, so auch die von Ungarn, lauten dahin, dafs die Eröffnung nur dann stattzufinden hat, wenn der Adressat vorher einwilligt. Verweigert er das oder erscheint er nicht in einer gegebenen Frist, so wird der Brief, wie bereits an früherer Stelle erörtert, als unbestellbar an seinen Aufgabeort zurückgeschickt. In Ungarn besteht nur hinsichtlich der Geldbriefe, die verdächtig sind, verbotene Lotterieloose oder den Geldbetrag für sie zu enthalten, die Ausnahme, dafs sie, wenn der Adressat in ihre Eröffnung nicht willigt oder zur Uebernahme nicht erscheint, nicht zurückgesendet, sondern der kompetenten Gefällsbehörde vorgelegt werden, die mit der Eröffnung vorgeht und nach Mafsgabe des vorgefundenen Inhalts handelt. In den meisten Ländern ist die Einwilligung des Adressaten zur Eröffnung von Briefen, die verdächtig sind, zollpflichtige Gegenstände zu enthalten, nicht nothwendig; die Zollbehörden schreiten zur Eröffnung, ohne die Gegenwart des Adressaten abzuwarten, wenn er in einer gegebenen Frist nicht erscheint.

Eine weitere Bestimmung der Postordnungen geht dahin, dafs Briefe, die wegen mangelnder oder ungenauer Adresse nicht abgeschickt oder dem Adressaten nicht zugestellt werden konnten, sowie Briefe, deren Annahme der Adressat verweigert hat oder in Folge seines Ablebens nicht mehr zu übernehmen in der Lage war und auch an seine Erben nicht ausgehändigt werden konnten, wenn der Name des Absenders auf dem Umschlag oder der Siegelvignette nicht angegeben ist, dienstlich unter Beobachtung besonderer Vorschriften zu eröffnen und, sofern der Absender aus dem Inhalt oder der Unterschrift zu ermitteln ist, ihm zurückzugeben

sind. Wie vortheilhaft diese Bestimmung der verschiedenen Postordnungen ist, mag daraus entnommen werden, dafs im Jahre 1897 allein in Ungarn, bei einem Verkehre von 408 Millionen Postsendungen, auf solche Weise 143 222 unbestellbare Briefe und Postsendungen den Absendern wieder zugestellt werden konnten, die dadurch in die Lage kamen, ihre Beziehungen zu den Adressaten entsprechend regeln zu können.

Briefe an Kranke, die sich in Irrenhäusern befinden, werden häufig vor der Zustellung eröffnet und auf ihren Inhalt von der Irrenhausverwaltung oder vielmehr von dem behandelnden Arzte nachgesehen, ob die Aushändigung nicht dem Heilzweck abträglich ist. Man geht dabei von der Voraussetzung aus, dafs der Kranke sich gewissermafsen unter der Vormundschaft der Irrenhausverwaltung befindet. Der Gegenstand ist in den meisten Ländern der gesetzlichen Regelung sehr bedürftig. Der »Lunacy-Act« in England vom Jahre 1890 berührt ihn zwar und spricht den Verwaltern von Irrenhäusern und Personen, die einzelne Irre in Gewahrsam haben, das Recht zu, deren Briefwechsel zu überwachen und u. U. zurückzubehalten, mit Ausnahme jener Briefe, die solche Kranke an Behörden richten. Es fragt sich aber sehr, ob eine derartige Regelung die berechtigten Interessen des Kranken wahrt. Es wird kaum behauptet werden können, dafs Briefe, welche der Kranke absendet, den Heilprozefs stören können.

Dafs die Eltern die Briefe ihrer noch in ihrer Erziehung befindlichen Kinder zu eröffnen und deren Briefwechsel zu überwachen befugt sind, folgt aus dem Zwecke der Erziehung. Ebenso kann der Vormund die Briefe des noch in der Erziehung befindlichen Mündels überwachen. Sind aber die Kinder oder Mündel einmal so weit, dafs sie sich ihren Lebensunterhalt selbst suchen müssen, dann hat auch die elterliche oder vormundschaftliche Gewalt wesentliche Einschränkungen zu erfahren. Die Eltern und Vormünder werden zwar auch weiterhin die Verpflichtung haben, über das materielle und sittliche Wohl der Kinder und Mündel zu wachen und es aus allen Kräften zu fördern — und aus diesem Gesichtspunkte wird ihnen auch die Ueberwachung des Briefwechsels zugestanden werden müssen —, aber nur so weit, als sie wirklich diesem Zwecke dient. Hat ein Minderjähriger oder eine Minderjährige eine selbständige Stellung: eine Wirthschaft, ein Geschäft, ein Amt u. dgl., erlangt, so sind damit auch die Rechte der Grofsjährigkeit erreicht.

Briefe an Zöglinge in Internaten und Pensionaten werden nach den Bestimmungen der Hausordnung behandelt, und es wird angenommen, dafs die Eltern und Vormünder, die Kinder in ein Internat oder Pensionat zur Erziehung gegeben haben, mit der Bestimmung der Hausordnung, auch wenn sie keine besondere Kenntnifs davon genommen haben, einverstanden sind.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, wie es mit den Briefen der Ehegatten zu halten ist. Die Wohlerzogenheit verbietet es zwar, dafs der Ehemann die Briefe der Ehefrau, gleichgültig ob sie an diese gerichtet sind oder von ihr herrühren, und die Ehefrau die Briefe des Ehemanns eröffnet. Aber die Frage ist nicht vom Standpunkte der Wohlerzogenheit, sondern von dem des Rechtes und Gesetzes zu erörtern und spitzt sich zu der Frage zu, ob der Ehemann das Recht hat, den Briefwechsel der Frau zu überwachen. Eine Vereinigung der Pariser Rechtsanwälte berief im Jahre 1887 zur Diskussion hierüber eine Versammlung, an der auch mehrere Sommitaeten des Pariser Barreaus Theil nahmen. Es bildeten sich zwei Parteien. Die eine führte aus, dafs die sittlichen und wirthschaftlichen Ver-

hältnisse unserer Tage immer dringender die Befreiung der Ehefrau von der Vormundschaft des Ehemanns erheischen. Viele Ehefrauen nähmen als Geschäftsinhaberinnen, Agentinnen, Beamtinnen, Schriftstellerinnen, Journalistinnen u. s. w. eine völlig selbständige Lebensstellung ein, in der sie mit dritten Personen einen ausgedehnten Briefwechsel zu führen hätten, von welchem der Ehemann nur unter Verletzung des Briefgeheimnisses und der Rechte dritter Personen Kenntnifs nehmen könnte. Aber auch hiervon abgesehen: das Recht, Briefe zu wechseln und seine Gedanken Anderen mitzutheilen, sei ein Ausflufs der Persönlichkeit, die durch die Eingehung einer Ehe nicht aufgehoben werde. Von der anderen Seite wurde demgegenüber geltend gemacht, dafs der Ehemann das Haupt der Familie und als solches für den sittlichen und wirthschaftlichen Zustand der Familie verantwortlich sei. Es müsse ihm daher zu diesem Zwecke das Recht zugestanden werden, den Briefwechsel der Ehefrau zu überwachen. Dort, wo die Ehefrau eine selbständige Lebensstellung einnehme, werde es nicht schwer sein, den aus dieser Stellung fliefsenden Briefwechsel von dem intimen zu unterscheiden. Insbesondere wurde ausgeführt, dafs die Ehefrau die Wohnung des Ehemanns zu theilen habe, und dafs in letzter Linie der Ehemann über die Führung des Haushalts, über die Erziehung der Kinder und über den Verkehr der Familie mit anderen Personen zu entscheiden habe sowie den Verkehr mit Personen, die ihm nicht zusagen, verbieten könne. Die Ueberwachung des Briefwechsels sei das wichtigste Mittel, die Ehefrau vor ehelicher Untreue zu bewahren. Der Einwendung, dafs dann auch der Ehefrau die Ueberwachung des Briefwechsels des Ehemanns zugestanden werden müsse, wurde entgegengehalten, dafs der Ehebruch unter allen Umständen zwar eine grofse Niederträchtigkeit sei, dafs aber ein wesentlicher Unterschied zwischen der ehelichen Untreue des Ehemanns und jener der Ehefrau bestehe. Während der erstere der Ehefrau auch nicht die geringste Verpflichtung auferlege, zwinge der Ehebruch der Ehefrau den Ehemann, dem fremden Kinde nicht nur seinen Namen und Stand zu geben, er müsse es auch, unter Verkürzung der eigenen Kinder, erziehen und an seinem Vermögen betheiligen. Die Mehrzahl der Theilnehmer an der Versammlung sprach sich schliefslich für das Recht des Ehemanns aus, den Briefwechsel der Ehefrau überwachen zu können, ohne aber die Gegner von der Richtigkeit dieser Ansicht überzeugt zu haben (s. Voillaume et Darantière: »Droits du Mari sur la correspondance de sa femme.« Paris 1888). Auch Dalloz sagt in seinem »Recueil périodique et critique de jurisprudence« 76. II 25 und 80 II. 191, dafs, so lange die Ehegatten nicht in Trennung leben, der Ehemann die Briefe der Ehefrau eröffnen dürfe. Die Gemeinsamkeit des Lebens bedinge, dafs dem Ehemanne volle Einsicht in alle Beziehungen der Ehefrau gewährt werde; er habe das Recht, alle Einflüsse, welche das Eheleben stören, abzuwenden und die Würde und Ehre des Hauses zu wahren. Es wird nicht zu verkennen sein, dafs diese Sätze auch auf die Ehefrau angewendet werden können.

In Deutschland ist man oder wenigstens war man ebenfalls der Ansicht, dafs dem Ehemann ein Recht, den Briefwechsel der Ehefrau zu überwachen, zustehe. Kohler sagt in seiner schon erwähnten Studie: Ist die Ehefrau Geschäftsmann, so hat der Ehemann kein Recht auf Einsicht in die Geschäftsbriefe. Hätte er aber Grund zur Annahme, dafs der Brief nur ein vorgespiegelter Geschäftsbrief sei, so müfste sein Eröffnungsrecht wieder erwachen. Der Ehemann kann auch der Ehefrau untersagen, Geschäfte zu führen; er darf ihr aber nicht willkürlich den Verkehr mit ihren Verwandten entziehen. Der Ehefrau steht

kein Recht zu auf die Briefe des Ehemanns, welcher das Haupt der Familie ist. Wenn ein Herr im Hause sein mufs, so ist es nicht die Ehefrau, der dies zukommt, sondern der Ehemann. Zwei Herren gegenseitig sind unerträglich. In einem konkreten Falle, in welchem der Ehemann einen von seiner Frau an einen anderen Mann gerichteten Brief eröffnete, sprach das erste Gericht den Ehemann schuldig und verurtheilte ihn, unter Annahme mildernder Umstände, zu einer geringen Strafe. Das Appellgericht sprach dagegen den Beschuldigten mit der Begründung frei, dafs der Ehemann befugt gewesen sei, den von seiner Frau an einen anderen Mann gerichteten Brief zu eröffnen, zumal er gegen seine Frau die Ehescheidungsklage anstrengte und von dem Briefe als Beweismittel Gebrauch machen wollte. Das Obertribunal hat mit Erkenntnifs vom 21. Oktober 1858 den Freispruch bestätigt, weil dem Beschuldigten als Ehemann und Hausherrn die Befugnifs zur Eröffnung des Briefes aus der ehelichen Gewalt zustehe (Goltdammer, »Archiv für preufsisches Strafrecht«, 7. Band 1859). Es ist sehr fraglich, ob diese Ansicht auch heute zur Geltung gelangen würde. Die Strömung unserer Zeit, der Frau dieselbe Selbständigkeit sowohl in der Familie als im öffentlichen Leben einzuräumen, welche der Mann besitzt, wird immer unaufhaltsamer und hat schon viele Erfolge gezeitigt. Das neue deutsche Bürgerliche Gesetzbuch, mit dem zwar die Freunde der Frauenbewegung nicht zufrieden sind, hat dieser doch viele neue und recht bedeutsame Rechte gebracht, und die Frauen sind im Zuge, sich immer weitere Rechte zu erringen. Man mag Freund oder Gegner der Frauenbewegung sein: anerkannt mufs werden, dafs sie nicht das Werk einzelner Agitatoren oder unruhiger Köpfe, sondern das Produkt unserer wirthschaftlichen Verhältnisse ist, die nothwendiger Weise zu einer Aenderung in der Stellung der Frau führen mufsten. Man darf sich aber dabei der Erkenntnifs nicht verschliefsen, dafs in dem Mafse, wie die Frau selbständiger wird, sich auch das Wesen der Ehe und der Familie ändern und deren Bande lockern müssen. Es wird das ebensowenig aufzuhalten sein, als die Frauenbewegung selbst aufzuhalten war. Man mag diese Thatsache beklagen, aber abzuändern wird sie nicht sein. Ohlshausen ist in seinem »Kommentar zum deutschen Strafgesetze« der Ansicht, dafs die Frage: ob der Ehemann die Briefe der Ehefrau eröffnen dürfe, nach den bürgerlichen Rechten, Andere wieder, dafs sie, ebenso wie die Frage der Vermögensverhältnisse, nach dem gegenseitigen Uebereinkommen der Eheleute zu beurtheilen sei.

Der Zweck dieser Arbeit war: Materialien zur besseren Beurtheilung des Briefgeheimnisses zusammenzutragen und die mannigfaltigen Verhältnisse zu beleuchten, unter denen Briefe betrachtet werden können. Ist dies gelungen, so ist der Zweck der Arbeit erreicht.

Literatur:

Abbegg: Das Briefgeheimnifs. Neues Archiv für Kriminal-Recht 26. Band.

D. W. Sell: Eigenthum an Briefen. Archiv für Zivil-Praxis. 21. Band.

H. Stephan: Geschichte der preufsischen Post. Berlin 1859.

R. Klosterman: Das geistige Eigenthum an Schriften. Berlin 1867.

Klebs: Antrags-Delikte. Goltdammers Archiv f. gem. u. preufs. Staatsrecht. 19. Band.

E. Steinbach: Eigenthum an Briefen nach öst. Rechte. Wien 1879.

Fr. Os. Schwarze: Erörterungen praktisch wichtiger Materialien des deutschen Strafrechtsprozesses. Leipzig 1881.

Sydow: Das Briefgeheimnifs. In Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungs-Rechts.

O. Dambach: Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs. Berlin 1892.

Archiv für Post und Telegraphie. Jahrgang 1893.

J. Kohler: Das Recht an Briefen. Archiv für bürg. Recht. 7. Band.

Glasenapp: Das russische Gesetzbuch der Kriminal- u. Korrektional-Strafen. Dorpat 1892.

W. Ireland: The postal laws and regulations. Washington 1873.

J. Paterson: The liberty of the Press. London 1880.

Max Erskine: The constitutional history of England since 1760—1860. London 1882.

John J. Cook: The penal code of the state New York. Albany 1892.

E. Lambry: Les mystères du cabinet noir sous l'empire et sous la commune. Paris 1871.

A. Rothschild: Histoire de la poste aux lettres. Paris 1873.

Rousseau: Traité de la correspondance par lettres missives. Paris 1877.

Ed. Pouillet: Traité théorique et pratique de la propriété littéraire. Paris 1879.

L. Larozze: La lettre missive. Paris 1883.

Tissier: De la propriété et de l'inviolabilité du secret des lettres en droit français. Paris 1885.

Voillaume et Derantière: Droits du mari sur la correspondance de sa femme. Paris 1888.

Legris: Du secret des lettres missives. Paris 1889.

Eug. Hanssens: Du secret des lettres. Bruxelles 1890.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.